1973
H21444
T. XIII

Россия. Морское м-во
х Ученый комитет.

А 27 3/44

24 АВГУСТА, 1827 ГОДА, 1е ОКТЯБРЯ.

В 149/168

ЗАПИСКИ УЧЕНАГО КОМИТЕТА МОРСКАГО МИНИСТЕРСТВА

ЧАСТЬ XIII.

1837го года.

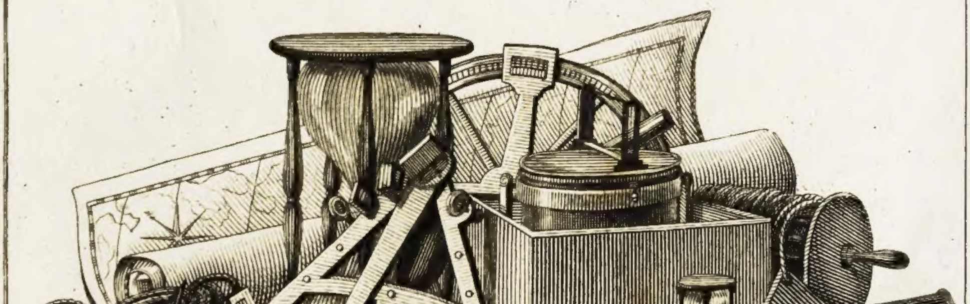

Рис: Г. Толстой. Грав. Н. Уткин. Выр: слова С. Фроловъ.

ГОСУДАРСТВ. ПУБЛИЧНАЯ
ИСТОРИЧЕСКАЯ
БИБЛИОТЕКА
609468 VV

СОДЕРЖАНІЕ.

		Стран.
1.	Новый способъ для движенія колесъ на Пароходахъ	1.
2.	Замѣчанія о Кораблестроеніи въ Англіи.	4.
3.	Временные рули	12.
4.	Астрономическія наблюденія въ Южномъ земномъ полушаріи	26.
5.	Звѣзды, которыя кажутся изчезающими, (Etoiles filantes)	32.
6.	Замѣчанія о Физическомъ составѣ Галлеевой Кометы	36.
7.	Замѣчаніе о приливахъ	41.
8.	Степень возвышенія волнъ	45.
9.	О теченіяхъ моря	48.
10.	Замѣчаніе какимъ образомъ составляется градъ	64.
11.	Возможность видѣть подводныя мели	70.
12.	Землетрясеніе въ Хили, 10го Февраля 1835го года	74.
13.	Бѣдствіе Катера Квайля	81.
14.	Путешествіе Англійскаго Флота Капитана Бака, для отысканія Капитана Росса, въ 1834мъ и 1835мъ годахъ	91.
15.	О горячемъ ключѣ Гейзерѣ и огнедышущей горѣ Геклѣ, на островѣ Исландіи	121.
16.	Инструментъ, который съ пользою можно употреблять при исправленіи разныхъ устроеній Флота	130.
17.	Помпа изобрѣтенная Г. Масси въ Лондонѣ.	136.
18.	О Призматическомъ кругѣ	142.
19.	Отражающій Микроскопъ А. Гутрія	156.

20. О военныхъ судахъ въ исходѣ 17го вѣка... 159.
21. О книгахъ полученныхъ въ Комитетъ.. 165.
22. О медаляхъ на знаменитыя произшествія относящіяся до Арміи. (продолженіе).. 244.
23. О судахъ, бывшихъ въ кампаніи въ 1835мъ годѣ..... 275.
24. О судахъ спущенныхъ въ 1835мъ годѣ.. 295.
25. Ботикъ Петра Великаго..... 305.
26. О судахъ бывшихъ въ кампаніи въ 1836мъ годѣ..... 314.
27. О судахъ спущенныхъ въ 1836мъ годѣ.. 335.
28. Біографія Вице-Адмирала Коробки..... 343.
—— —— Контръ-Адмирала Челѣева... 347.
—— —— Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ Генералъ-Маіора Зенкова..... 350.
—— —— Контръ-Адмирала Скаловскаго..... 353.
—— —— Почетнаго Члена Комитета, Статскаго Совѣтника Захарова..... 357.
—— —— Вице-Адмирала Кандлера.... 360.

Къ сей части Записокъ приложено особенно 17 чертежей и изображеній.

Печатаніе Записокъ Ученаго Комитета производимо въ Морской Типографіи.

Новый способъ для движенія колесъ на Пароходахъ.

Пароходство принесло всѣмъ извѣстную, доказанную общую пользу, но распространенію сего новаго рода мореплаванія на суда торговыя и на продолжительныя пути, предстоитъ одно великое препятствіе, а именно произведеніе движущей силы, то есть паровъ, посредствомъ шакаго сгараемаго вещества, которое потребно въ большемъ количествѣ, на суднѣ занимаетъ много мѣста и не вездѣ можно онымъ запастись. Въ Америкѣ, Англіи, Франціи разные ученые и механики старались придумать способы произведенія другой движущей силы, и въ недавнемъ времени одинъ Англичанинъ предложилъ свое о семъ мнѣніе, слѣдующимъ образомъ:

„На берегу колеса вѣтренной мѣльницы, чѣмъ приводимы въ движеніе? —парусами и вѣтромъ.—Могутъ ли вѣтръ и паруса привести колеса на суднѣ къ дѣйствію по ихъ предназначенію?—Мнѣ кажется, я вижу пренебрегающую улыбку того, кто прочитаетъ сіи слова.—Иной скажетъ, какая остроумная выдумка! Вооруженіе судна бу-

детъ мѣльница! Я на это отвѣчаю: чтобы сказалъ морякъ, ежели бы нѣсколько лѣтъ тому назадъ, увидя на одной изъ нашихъ верфей, колеса нынѣ употребляемыя на паровыхъ судахъ, спросилъ для чего дѣлаютъ сіи колеса, и услышалъ что они будутъ гребдею приводить въ движеніе судно, на которомъ вмѣсто Грошъ-мачты поставятъ желѣзную трубу.„

„Нужно сдѣлать много разнообразныхъ опытовъ, дабы опредѣлить: 1^е^ какимъ образомъ скроить, сшить и поставить паруса, которые бы могли приводить колеса въ движеніе; 2^е^ должно ли обращенію парусовъ быть горизонтальному или вертикальному. Мнѣ кажется во всякомъ случаѣ, кромѣ при бейдевиндѣ достаточно будетъ привести шкоты обыкновенныхъ парусовъ къ нѣкоторымъ частямъ машины. Какое для сего нужно устроеніе колесъ, должно спросить машинныхъ и корабельныхъ мастеровъ, а для приведенія колесъ въ движеніе при благополучномъ вѣтрѣ, кажется будетъ достаточно обыкновенныхъ парусовъ; но чтобы итти противъ вѣтра затрудненіе не малое, которое при дѣйствіи паровъ не существу-

ешъ и судно идешъ по произволу, а за пятьдесятъ лѣтъ тому, сказали бы что сіе совершенно не возможно.„

„Положимъ, что вертикальное или горизонтальное дѣйствіе парусовъ приведетъ колеса почти въ такое движеніе, которое доставитъ судну скорость въ половину меньше нежели отъ паровъ, мы и тогда пріобрѣтемъ великую выгоду, потому что при лавированіи парусныхъ судовъ, они весьма мало имѣютъ хода впередъ. Приведеніе колесъ въ движеніе посредствомъ парусовъ, мнѣ кажется такъ легко возможно, что я мысленно уже вижу судно симъ способомъ идущее прямо противъ вѣтра, стеньги спущены, нижнія реи обрасоплены вдоль судна и нѣтъ ни какихъ парусовъ, кромѣ употребляемыхъ для приведенія колесъ въ дѣйствіе.„

„У меня спросятъ, какимъ же образомъ при шпилѣ я приведу въ движеніе колесы на суднѣ моего новаго устроенія? Я буду отвѣчать, что въ такомъ случаѣ должно употребить руки, шпиль или колесы подобныя тѣмъ, которыя на прядильныхъ фабрикахъ, и надѣюсь что Механики и Ин-

женеры придумаютъ составить машины для облегченія труда при семъ дѣйствіи; я увѣренъ, что нынѣ когда разумъ и способности, которыми одаренъ человѣкъ, обращены на изобрѣтенія въ наукахъ и художествахъ, предположеніе мое, чтобы посредствомъ парусовъ, подобно какъ на вѣтренной мѣльницѣ приводить въ обращеніе колеса движущія судами, подастъ мысль къ таковому изобрѣтенію."

Замѣчанія о Кораблестроеніи въ Англіи.

Великобританія состоитъ изъ двухъ острововъ, обширныя покоренныя ею царства на востокѣ, многочисленныя владѣнія на западѣ, отдѣлены отъ оной пространными морями, и посему ея сила, богатство, могущество и благоденствіе произтекаютъ и зависятъ отъ мореплаванія, слѣдовательно главное попеченіе Правительства въ Великобританіи должно быть обращено на все, что непосредственно принадлежитъ и хотя мало относится до мореплаванія торговаго и военнаго. Къ великому удивленію, въ Англіи особенно съ

нѣкотораго времени и особенно въ послѣдніе три года возникло множество всеобщихъ замѣчаній, что многія части по морскому искусству и управленію, совершенно оставлены безъ вниманія; вышли разныя сочиненія, въ которыхъ сіе доказываютъ (*), и наконецъ въ нынѣшнемъ годѣ по представленію Членовъ Парламента, учреждена въ Парламентѣ, Коммисія для изслѣдованія всѣхъ упущеній относящихся до военнаго и торговаго мореплаванія; по первому особенное неудовольствіе произведено уничтоженіемъ училища Корабельной Архитектуры и удаленіемъ отъ должности Сарваера (Инспектора надъ Ко-

(*) Между прочимъ разсмотрѣнныя въ Запискахъ Комитета: въ VIIой части, стр. 155: Разсужденіе о упадкѣ наукъ въ Англіи, К. Бабажа, Профессора Математики въ Кембриджскомъ Университетѣ.—Въ Хой части, стран: 223: Улучшеніе купеческихъ судовъ, или предположенія къ большей безопасности жизни и собственности на купеческихъ судахъ, Ж. Баллингаломъ, Директоромъ Королевскаго Торговаго Общества въ Лондонѣ и Киркалди.—Въ XIой части стр. 175, Переведенная съ Французскаго, языка Капитаномъ Босваилемъ, Морская Такгика Госта.

раблестроеніемъ) извѣстнаго Кораблестроителя Сепингса; по торговому Мореплаванію, всеобщія жалобы возбуждены погибелью множества судовъ въ теченіи нѣсколькихъ лѣтъ (въ первыхъ пяти мѣсяцахъ нынѣшняго года погибло 285 судовъ). Примѣчанія достойно, что въ Англіи, морской Державѣ, которой бытіе такъ сказать *основано и держится на кораблях*ъ, уничтожено училище Кораблестроенія, когда у насъ въ Россіи, которой могущество и благосостояніе основано и утверждено не на однихъ токмо морскихъ силахъ, по Высочайшей волѣ, попеченіями высшаго Морскаго Начальства, сіе училище въ цвѣтущемъ состояніи; въ Англіи жалуются, что нѣтъ особеннаго Департамента, на который бы возложено было разсмотрѣніе всѣхъ чертежей строемымъ судамъ, надзоръ за произведеніемъ Кораблестроенія и разныя до онаго относящіяся обязанности, въ Англіи требуютъ учрежденія таковаго Департамента, какъ необходимо нужнаго, а мы при Морскомъ Министерствѣ имѣемъ Комитетъ называемый Кораблестроительный и Учетный, котораго цѣль

и обязанности состоятъ именно въ разсматриваніи не только чертежей, но рисунковъ и лекалъ, мелкихъ вещей входящихъ въ суда, повѣреніе смѣтъ, свидѣтельство матеріаловъ, наблюденіе за производствами Кораблестроенія, за всѣми мастерствами и проч.

За нѣсколько лѣтъ предъ симъ составили въ Лондонѣ общество для улучшенія Корабельной Архитектуры (for the improovment of Naval Architecture), Предсѣдателемъ избранъ Герцогъ Кларанскій, нынѣ Царствующій Король, сіе общество вскорѣ само собою уничтожилось. Какія были недостатки по Кораблестроенію въ Англіи, еще прежде возникшихъ нынѣ общихъ замѣчаній и жалобъ, доказательствомъ служитъ донесеніе Коммисіи назначенной для подробнаго разсмотрѣнія всѣхъ относящихся до сего обстоятельствъ; въ донесеніи между прочимъ сказано: „Въ Теоріи Кораблестроенія, Французы превосходятъ всѣ народы, наши Кораблестроители хотя неученые, но по великой практикѣ производятъ строеніе лучше, однакоже послѣдствія отъ сего не служатъ къ чести на-

шей. Корабли и другія суда построенныя совершенно по чертежамъ Французскихъ, намъ въ плѣнъ доставшихся судовъ, были превосходны, противъ судовъ всего нашего флота, но коль скоро наши строители по малымъ ихъ свѣдѣніямъ въ наукѣ Корабельной Архитектуры, въ чемъ либо отступали отъ образцовъ имъ предстоящихъ, сіи перемѣны имѣли вредныя послѣдствія, и какъ оныя не были основаны ни на какихъ правилахъ, то въ образѣ судовъ не можно было ожидать единообразія и казалось что они строены на удачу, въ надеждѣ что въ многоразличныхъ построенныхъ судахъ, одно найдутъ лучше другихъ. Въ то время когда наши соперники въ мореплаваніи употребляютъ людей съ особенными познаніями, для пріобрѣтенія большихъ свѣдѣній и улучшеній въ наукѣ Кораблестроенія, мы бродимъ въ потемкахъ для собиранія свѣдѣній какія случайно попадутся на пути нашемъ; можетъ ли что быть большаго удивленія достойно? У народа просвѣщеннаго, котораго сила, могущество и даже безопасность, зависятъ отъ превосходства его на морѣ, на столь важное дѣ-

ло для сохраненія сего превосходства, не обращено надлежащаго вниманія.“—Въ семъ же донесеніи Комитетъ представилъ, что весьма нужно имѣть училище для образованія Кораблестроителей; училище учреждено, но въ 1829 году уничтожено.

Въ предложеніи нижнему Парламенту, одного изъ Членовъ онаго, между прочимъ сказано:„ Можно ли повѣрить, что не взирая на всеобщее мнѣніе и представленіе Комисіи, о необходимой потребности имѣть училище для образованія Кораблестроителей, не взирая на всѣми признанныя недостаточныя въ Англіи свѣдѣнія въ Корабельной Архитектурѣ, не взирая что наши суда въ ходу уступаютъ Французскимъ и Американскимъ, не принято ни какихъ мѣръ къ улучшенію нашего Кораблестроенія, и что особеннаго удивленія достойно, ни одному изъ Инженеровъ образованныхъ въ Училищѣ Корабельной Архитектуры, не поручено даже сдѣлать чертежа военному судну, для Королевскаго флота, и Инспекторомъ надъ Кораблестроеніемъ на мѣсто извѣстнаго Сепингса опредѣлили флота Капитана Симондса, кото-

рый отмѣнилъ діагональные ридерсы, бей-футы, желѣзныя скрѣпленія, образъ обшивки и разныя другія улучшенія Сепингсомъ изобрѣтенныя, введенныя, и вообще всѣми признанныя полезными, какъ и на самомъ дѣлѣ доказано.„

Комитетъ при Парламентѣ учрежденный для изслѣдованія, какія причины толь частыхъ бѣдствій съ торговыми судами, и не нужны ли для возможнаго предупрежденія и отвращенія сихъ бѣдствій, перемѣны въ строеніи, вооруженіи и управленіи судовъ, въ доказательство что кораблекрушенія умножились, сравнялъ число оныхъ въ два трехъ-лѣтія, а именно 1816, 17, 1818 годовъ и 1833, 34 и 1835го; въ первое трехълѣтіе погибло судовъ, о коихъ имѣютъ достовѣрныя свѣдѣнія 1145, и о которыхъ нѣтъ никакаго извѣстія 87, во второе погибло 1573 и безъ вѣсти пропавшихъ 129; по оцѣнкѣ судовъ съ ихъ грузами, Комитетъ полагаетъ, что въ первое трехъ-лѣтіе убытка отъ разбитія судовъ было 6.015, 550 фунтовъ Стерл., почти на полтораста милліоновъ рублей, слѣдовательно ежегодно до 50 милліоновъ; въ второе трехъ-

лѣтіе въ 1833, 34 35[мъ] годахъ цѣну разбитыхъ судовъ полагаютъ 8.510.000 ф. Стерл. болѣе двухъ сотъ милліоновъ рублей, ежегодно почти 70 милліоновъ; людей погибло въ первое трехъ-лѣтіе 2228 человѣкъ, во второе 2682; а какъ о разбитіи многихъ судовъ, въ книгахъ не записано, потому Комитетъ полагаетъ, что отъ сихъ бѣдствій ежегодно убытка не менѣе трехъ милліоновъ фунтовъ стерлинговъ (75 милліоновъ рублей) и погибаетъ людей не менѣе тысячи человѣкъ. Главныя сему причины по мнѣнію Комитета, слѣдующія: 1[е] *Худое построеніе судовъ.* 2[е]. Недостаточное число экипажа. 3[е] *Худое вооруженіе.* 4[е] Чрезмѣрное нагруженіе, или нагруженіе такими вещьми, которыя не сообразны съ построеніемъ судна. 5[е] Неудобность расположенія. 6[е] Неспособности Капитановъ и Штурмановъ. 7[е] Склонность ихъ и служителей къ пьянству. 8[е] Вредныя дѣйствія законовъ застрахованія. 9[е] Недостатокъ убѣжищъ на случай бѣдствія. 10[е] *Несовершенство морскихъ картъ.*—Всѣ вышеупомянутыя замѣчанія относящіяся до военнаго и торговаго мореплаванія первой

морской Державы, и приведенныя причины частыхъ бѣдствій съ торговыми судами, особенно 1^я 3^я 10^я побуждаютъ къ удивленію и достойны любопытства читателей Записокъ Комитета.

Временные рули.

Не рѣдко случается что руль судна отъ поврежденія окажется совершенно негоднымъ, тогда дѣлаютъ временный руль разнымъ образомъ; въ Англіи нѣсколько начальниковъ военныхъ и купеческихъ судовъ предложили, а нѣкоторыя и употребили слѣдующія для сего средства:

1^е (*) „Сдѣлать временный старпостъ, изъ Гика или Утлегера; чтобы возможно было установить и укрѣпить оный нужно въ верьху и въ низу кормы имѣть пятнарсы расположенные въ такомъ направленіи, чтобы проходящій чрезъ пятнарсы новый старпостъ, нижнимъ концемъ доходилъ до конца настоящаго старпоста. Для составленія руля должно къ штормовому форъ-стакселю или

(*) Королевскаго флота Капитанъ Кокеслей.

гафъ-топселю, привязашь гафель и изъ передняго лика паруса, какъ крѣпчайшаго, составишь спинку руля, (изображ. 1^е.) Къ концу гафеля, можно придѣлать лопасть изъ дубовыхъ досокъ въ $1\frac{1}{2}$ дюйма толщины и около $2\frac{1}{2}$ футовъ длины; сіи доски на половину ихъ длины пропустишь сквозь гафель, въ которомъ для сего сдѣлать вырубки; доски къ гафелю прикрѣпить гвоздями„.

„Положимъ что судно будетъ, одинъ изъ нашихъ военныхъ шлюповъ; Гикъ на ономъ длиною около 42^хъ футовъ, въ діаметрѣ 9^тъ дюймовъ; Ушлегеръ длиною 32 фута, въ діаметрѣ $9\frac{1}{2}$ дюймовъ, для устроенія руля можно употребить и Гикъ и Ушлегеръ. Выкроивъ стаксель шириною въ половину гафеля (на шлюпахъ 8 футовъ) длиною до нижняго конца стархпоста, должно переднюю и заднюю стороны сего паруса обшить ликъ тросомъ, потомъ привязать на присель-мачтѣ, и поднять вровень съ бортомъ. Для установленія временнаго стархпоста, должно поднять ушлегеръ толстымъ концемъ вверьхъ къ топу бизани, а другой конецъ чрезъ пяшнарсы утвержденные на кор-

мѣ, пропустить внизъ сколько нужно, предваритѣльно заложивъ за нижній конецъ просы, которые проходя вверьхъ около трацевъ могутъ поддерживать и удерживать временный старпостъ ровно на срединѣ. Къ нижнему концу провести толстую веревку, она будетъ притягивать шкотовой уголъ паруса, потомъ заложить тали за средину гафеля и за его топъ, котораго конецъ упрется въ старпостъ; выведя сіи тали за корму приложить лапы гафеля къ временному старпосту и укрѣпить на бейфутѣ, подлѣ нижняго пяшнарса; веревку проходящую отъ шкотоваго угла паруса, провести вверхъ чрезъ рулевой ящикъ; опустить тали и тянуть шкотъ, доколѣ шкотовой уголъ паруса дойдетъ до нижняго конца временнаго старпоста, тогда поднять парусъ къ верьху, и вытянуть оный помощію шкива, который въ концѣ ушлегера, чрезъ сей шкивъ провести шкотъ; веревки идущія къ шпурвалу, также предваритѣльно должно закрѣпить за планки утвержденныя въ концѣ гафеля. Такимъ образомъ парусинный руль будетъ совершенно оконченъ.„

„Я выбиралъ матеріалъ, въ которомъ соединены легкость и твердость, и вижу что деревянный временный руль сдѣлать труднѣе и на сіе потребно больше времени, особенно когда судно въ движеніи. Вообще чѣмъ тяжелѣ руль, тѣмъ вреднѣе дѣйствіе ударовъ волнъ, во время боковой и килевой качки, и потому я полагаю, что руль изъ парусины, сообразенъ съ правилами устроенія настоящаго руля; ежели время и обстоятельства позволятъ, можно сей же руль сдѣлать еще лучше. Чтобы рулевая парусина была крѣпче и держалась прямо, должно употреблять вмѣсто обыкновенной крашеную парусину, выкраенную правильно по фигурѣ руля, и прежде прикрѣпленія оной къ временному стырпосту, можно связать двумя деревянными шпуками положенными съ каждой стороны парусины, какъ между собою, такъ и съ парусиною скрѣпленными; тогда временный парусинный руль будетъ еще тверже и надежнѣе.„

„Дабы предохранить веревки отъ тренія, въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ оно можетъ быть, какъ то: около кромокъ оторванной мѣд-

ной обшивки, или около самаго судна, должно употребить цѣпи. Ежели главные блоки возможно утвердить на пранцахъ около брешлейна, треніе будетъ уничтожено, и къ веревкамъ идущимъ къ шпуръ-тросу, цѣпей не нужно.„

„Принимая въ разсужденіе увеличенную длину сего руля и потому удаленіе отъ центра тяжести, я полагаю что сила его должна увеличишься, и несомнѣваюсь что будетъ совершенно достаточна для желаемаго дѣйствія. Сіе устроеніе тѣмъ болѣе полезно, что можно сдѣлать оное въ морѣ, скоро и изъ самыхъ простыхъ матеріаловъ.„

Изображеніе 1^е^.

a—конецъ временнаго старпоста.

b—парусинный руль.

c—присель-гафель.

d—лопасть.

e—передніе тали.

f—задніе тали.

g g—планки и пятнарсы для укрѣпленія временнаго старпоста.

h—веревка идущая отъ гафеля къ шпурвалу, служащему для направленія руля.

i—толстые тросы служащіе для при-

крѣпленія временнаго спарнпоста къ настоящему.

j —Шкотъ идущій чрезъ шкивъ, въ пяшкѣ временнаго спарнпоста, и проходящій вверьхъ, чрезъ гельмъ-поршъ.

Ж. Кукеслей.

2е. (*) Извѣстно что дѣйствіемъ одного весла за кормою можно управлять судномъ, но какъ весло или потесь большаго размѣренія неудобно употреблять на суднѣ, то можно замѣнить оные рычагомъ длиною около $\frac{1}{3}$ длины судна. На внѣшнемъ концѣ рычага сдѣлать лопасть въ видѣ треугольника, составляющаго площадь подобную рулю; къ сему концу привязать кабельтовы. На внутреннемъ концѣ рычага придѣлать рымъ-болтъ, посредствомъ коего рычагъ прикрѣпить не къ веревкѣ которая скоро перетрется, а къ цѣпи утвержденной у самаго судна; рымъ-болтъ можетъ свободно обращаться, на сей цѣпи, на одномъ концѣ оной имѣть два гака, для закрѣпленія къ судну. На случай поврежденія руля нужно

(*) Жамеса Пирса, Мастера въ Королевскомъ флотѣ.

чтобы по обѣ стороны старпоста было по два обуха, одинъ большой а подъ онымъ малый, къ направленію гаковъ и къ несомнительному укрѣпленію оныхъ. Цѣпь провести къ внутреннему концу рычага; привязать баластъ или другую тяжесть къ нижнему концу лопасти, для того чтобъ углубить оную на 3 или 4 фута ниже горизонта воды. Помощію туго вытянутой цѣпи или веревки, сіе изъ рычага сдѣланное весло прикрѣпить къ старпосту; веревки удерживающія весло, провести чрезъ выстрѣленный рей или другое дерево, положенное на гакабортѣ подъ угломъ около 33°, что увеличитъ силу и тугость веревки почти вдвое и доставитъ возможность обращать судно также, какъ рулемъ.

Изображеніе 2^е^. Корма судна съ рычагомъ въ 34 фута длины; въ поверхности лопасти 72 квадратныхъ фута; выстрѣленный рей или другое дерево подъ угломъ 33°; веревки проведенныя чрезъ кварперъ-декъ къ штурвалу; руль виситъ только на одной петли, и закрѣпленъ; румпель изломанъ.

а,а—Вращающія веревки проведенныя къ штурвалу.

b—Рей или другое выстрѣленное дерево съ блокомъ.

c—Ватерлинія.

d—Вращающійся рычагъ.

e—Лопасти.

f—Цѣпь, проходящая отъ наружной стороны лопасти.

g—Баластъ для погруженія наружнаго конца.

h—Цѣпь обхватывающая поврежденный руль.

Изображеніе 3 (*):

a—Желѣзные боканцы или другіе выстрѣлы за кормою.

b—Топенантъ проходящій чрезъ роульсъ въ боканцѣ или выстрѣлѣ и проведенный къ концу гафеля, или къ топу бизань стеньги.

cd—Кабельтовы съ талями e, проведенными въ бортъ къ штурвалу чрезъ боканецъ или выстрѣлъ f, на каждой сторонѣ.

g—Рычагъ или весло прикрѣпленное къ кормѣ посредствомъ рымъ-болта. Внѣ-

---

(*) Г. Паское Мастера въ Королевскомъ флотѣ.

шній конецъ сего рычага имѣетъ видъ лопасти весла, площадь которой увеличиваютъ двумя прибавочными шпуками по обѣ стороны.

b—Двойный кросъ или кабельтовъ отъ нижняго конца лопасти проведенный къ носу, и чрезъ клюзъ внутрь судна, сей кабельтовъ удерживаетъ погруженный въ водѣ нижній конецъ весла.

Изображенія 4,5,6, и 7 (*).

Желѣзныя или изъ другаго металла лапы или планки a,b, (изобр. 4 и 5) совершенно одинаковой фигуры съ горизонтальнымъ сѣченіемъ руля, утвержденныя на съемныхъ крючьяхъ, могутъ съ большимъ удобствомъ замѣнить петли.

cd (изобр. 6) желѣзная шпука придѣланная къ старпосту; Гротъ-стеньгу проходящую чрезъ лапы должно закрѣпить въ оныхъ весьма туго; разстояніе между лапами должно быть такое, чтобы каждый крюкъ e, (изобр. 7ᵉ) приходился въ одну изъ лапъ, и посредствомъ приплечика могъ

(*) Е. Белчера, Капитана въ Королевскомъ флотѣ.

въ оныхъ держаться. Гротъ-стеньгу провести къ верьху, дополняя ежели нужно, достаточной толщины сосновыми досками f, можно къ сему употребить запасныя доски изъ ростеровъ, и ежели еще останется пространство, наполнить другими малыми жердями швердо между собою скрѣпленными.

Ежели доски и жерди употребленныя къ составленію сего руля, будутъ сухи, то по опущеніи въ воду, когда намокнутъ, отъ припяженія древесныхъ волоконъ, могутъ сдѣлаться однимъ швердымъ составомъ, и болты не будутъ нужны, но еще можно скрѣпить поперегъ короткими досками.

Нижнюю лапу g (изобр. 7) должно придѣлать къ старпосту при нижней пешлѣ, и прикрѣпить посредствомъ особыхъ бакштаговъ проведенныхъ въ клюзы.

На судахъ обшитыхъ мѣдью, цѣпи должно имѣть непременно изъ составнаго металла, другія не принесутъ желаемой пользы. Верхнюю лапу h (изобр. 7) прикрѣпить только къ старпосту, и посредствомъ

двухъ оттяжекъ можно сообщить оной вращеніе.

Верхній крюкъ должно утвердить въ петлѣ выше горизонта воды, сія петля рѣдко бываетъ повреждена; рулевую голову утвердить дубовыми планками, составляющими плечо на задней сторонѣ головы, которую должно оклетневать съ стеньгою, вмѣсто того чтобъ нарѣзать на оную.

Можно руль погрузить положивъ баластъ или другую тягость между короткими планками прикрѣпленными вверьху и внизу; въ деревянный коушъ въ девять или десять дюймовъ въ діаметрѣ, вставляютъ металическія трубки, для пропусканія въ оныя кабельтововъ или цѣпей, которыя чрезъ то предохраняемы отъ перетиранія мѣдью; Муссингъ не можетъ долго выстоять.

Изображеніе 8 (*).

a,b—Рычагъ съ длиннымъ шпинделемъ, укрѣпленный въ палубѣ.

c,d—Желѣзныя планки утвержденныя съ на-

(*) Королевскаго флота Лейтенанта Боверса.

ружной стороны рычага, служащія для прикрѣпленія онаго къ старпосту.

e—Три дубовыя доски обдѣланныя какъ показано на изображеніи и скрѣпленныя тремя болтами. Сіи доски составляютъ руль, который привѣшиваютъ на петляхъ къ шпинделю.

f—Проведенные въ судно Бакштаги, по средствомъ коихъ руль приводятъ въ движеніе.

Когда нѣтъ времени для устроенія таковаго руля, Лейтенантъ Боверсъ предлагаетъ управлять судномъ посредствомъ шести весельной шлюбки наполненной водою, привязанной къ кормѣ талями проведенными на каждую сторону судна.

Изображеніе 9 (*)

a—Стеньга обороченная такимъ образомъ, что въ шлахтовную дыру проходитъ румпель.

b—Нижняя планка сдѣланная изъ эзельгофта и прикрѣпленная къ старпосту; она служитъ вмѣсто петли и укрѣпляема двумя тросами привязанны-

(*) Г. Папенгама Капитана въ Королевскомъ флотѣ.

ми за вбитые въ оной рымъ-болты, отъ которыхъ тросы по подводной части проведены въ палубу чрезъ носовые клюзы.

Стеньгу соединенную болтами съ другими подобными деревьями, такъ чтобы они имѣли видъ руля, должно обшить корошкими досками, какія случатся на суднѣ.

c — Часть анкерштока прикрѣпленнаго къ палубѣ для составленія заплечика къ удержанію стеньги на мѣстѣ.

d — Рымъ положенный около стеньги, надъ частью анкерштока, также для удержанія стеньги отъ движенія внизъ.

На случай нужды въ временномъ рулѣ, Капитанъ Пирсъ совѣтуетъ имѣть на судахъ толстый сосновый брусъ, который для составленія главной рулевой штуки, будетъ надежнѣе стеньги, потому что стеньга отъ шкивной диры для стеньгъ-выштрепа, слабѣе въ томъ мѣстѣ, гдѣ потребна особенная крѣпость. Вмѣсто эзельгофта употребить металлическую планку, придѣлать къ оной 2[a] юферса, для привязанія кабельтова; посредствомъ юферсовъ руль удобнѣе прикрѣпить къ старнпосту, а отъ

тягости планки, руль можетъ болѣе углубиться въ воду.

Временный руль употребленный на Американскомъ купеческомъ суднѣ въ 400 тонновъ: Судно обращалось помощію потеси, или большаго весла за кормою, весло составлено было изъ марса-рея; вѣроятно что стеньга или другія деревья подобныхъ размѣреній, также хорошо могутъ соотвѣтствовать намѣренію. Рей былъ привѣшенъ на крѣпкихъ талѣхъ проведенныхъ отъ шопа бизань мачты и заложенныхъ за самый центръ рея, который поставили въ особенный крачесъ прикрѣпленный къ наружной сторонѣ гака-борта. Къ боку рея опущенному въ воду, съ обѣйхъ сторонъ прикрѣплены были доски достаточной ширины, и скрѣпленныя между собою болтами или гвоздями. Для углубленія руля привѣшены къ доскамъ лопы, но лучше между двумя досками, составляющими лопасть сего веела, положить и укрѣпить баластъ.

Тали прикрѣплены подлѣ самой лопасти, проведены въ блоки придѣланные на обѣихъ концахъ особаго выстрѣла, поло-

женнаго поперегъ кормы. За кабельтовы заложены тали, и ихъ лопарь взятъ на шпиль, которымъ легко дѣйствовали три человѣка. Ежели три или четыре сажени талей будутъ цѣпныя, кромѣ того что прослужатъ долѣе веревки, тягость оныхъ будетъ удерживать лопасть ниже. Для огражденія отъ постояннаго тренія, крачесъ на гака бортѣ, рей должно чѣмъ либо плотно обшить.

Сей способъ управленія судномъ былъ употребляемъ въ продолженіи нѣсколькихъ недѣль на суднѣ, которое потерявъ руль у мыса Горна, благополучно прибыло въ Ріо-Жанейро.

Съ Англійскаго перевелъ Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ Поручикъ Окуневъ.

Астрономическія наблюденія въ южномъ земномъ полушаріи.

Читатели Записокъ Комитета видѣли въ двѣнадцатой части, (*) что Астрономъ Гершель, сынъ знаменитаго Гершеля, от-

(*) Стран. 49, въ статьѣ *Астрономическія наблюденія въ южномъ земномъ полушаріи.*

правленъ Англійскимъ Правительствомъ для устроенія обсерваторіи на мысѣ Доброй Надежды; видѣли первоначальныя его наблюденія. Въ сей статьѣ сказано: „Астрономическія наши познанія о южномъ небесномъ полушаріи токмо начинаютъ возникать, и потому относящіяся до сего свѣдѣнія особеннаго любопытства достойны.“ Для доставленія таковыхъ свѣдѣній, въ Запискахъ Комитета будутъ помѣщаемы, получаемыя отъ Г^на Гершеля извѣстія о продолженіи его наблюденій.

Въ Апрѣлѣ мѣсяцѣ нынѣшняго года Г. Плана, Астрономъ въ Туринѣ получилъ отъ него письмо, въ которомъ между прочимъ пишетъ слѣдующее:

„*Я обозрѣлъ все южное небесное полушаріе, изключая нѣсколькихъ малыхъ пространствъ, въ многихъ частяхъ производилъ наблюденія по два и по три раза. Вы можете представить, что въ такомъ климатѣ, каковой здѣсь, инструментами съ такою оптическою силою, какія я имѣю и которые мнѣ удалось сохранить въ лучшемъ состояніи, сіи наблюденія обогатятъ наши каталоги по Астрономіи и доста-*

вящъ множество новыхъ и вниманія достойныхъ свѣдѣній. Я могу вамъ утвердительно сказать, что туманныя звѣзды, даже и прежде извѣстныя, усмотрѣны мною совсемъ въ другомъ видѣ, такъ что должно почитать оныя совершенно новыми. Въ предѣлахъ письма не возможно описать и малой части блестящихъ и поражающихъ твореній, которыми украшена небесная твердь южнаго полушарія.“

„Въ одномъ большомъ Магеллановомъ облакѣ, на маломъ пространствѣ нѣсколькихъ квадратныхъ градусовъ, такое разнообразіе, что сіе облако можно назвать сокращеніемъ всего звѣзднаго неба. Кучи звѣздъ туманныхъ и блестящихъ, расположены въ необыкновенныхъ, многоразличныхъ видахъ, и въ разной степени соединенныя между собою.„

„Каждый разъ, когда я посмотрю на небо въ одну изъ множества свѣтлыхъ и ясныхъ ночей въ настоящее время года, я всегда пораженъ, видя что части чудеснаго такъ названнаго млечнаго пути, между Сиріусомъ и Антаресомъ, южная половина къ намъ свѣтящая, ближе нежели

сѣверная половина и составляетъ не полосу изъ звѣздъ, но кольцо, въ которомъ Солнце въ эксентрическомъ положеніи, и многимъ ближе къ созвѣздію Креста, нежели къ точкѣ сопротивной. Близь сего мѣста и звѣзды ρ въ созвѣздіи *Судна*, совершенное освѣщеніе произведенное звѣздами, изъ которыхъ многія видны простыми глазами; далѣе къ сѣверу видѣнъ только слабый свѣтъ, и нѣтъ ни какаго слѣда звѣздъ. Сіи замѣчанія доставятъ Астрономамъ возможность искать ежегодный паралаксъ южныхъ звѣздъ, особенно въ самыхъ блестящихъ мѣстахъ.„

„Я сдѣлалъ другое замѣчаніе подтвержденное многократными наблюденіями, а именно, что двойныхъ сближенныхъ звѣздъ, которыя въ одной или двухъ секундахъ одна отъ другой, весьма мало въ сравненіи съ числомъ оныхъ въ сѣверномъ полушаріи. Говоря о сближенныхъ двойныхъ звѣздахъ, я долженъ присовокупить, что по наблюденіямъ произведеннымъ мною три утра сряду, примѣтилъ двойную звѣзду ρ въ созвѣздіи Дѣвы, сію звѣзду не можно почитать двойною, ни однимъ изъ самыхъ

сильныхъ оптическихъ моихъ инструментовъ (въ одной изъ Экваторіальныхъ трубъ, прекрасное стекло въ пять дюймовъ) я не только ни какъ не могъ отдѣлишь, но даже ясно продолжить Диска сей звѣзды; изъ сего видно, что ея орбита весьма длинный Эллипсъ, далѣе того, который я прежде полагалъ."

Слѣдующее увѣдомленіе Г^на Гершеля касающееся до Метеорологіи, также любопытства достойно:

„Съ самаго начала моего пребыванія на мысѣ Доброй Надежды, я много занимался наблюденіями Метеорологическими. Климатъ здѣсь, особенно весною и осенью, такой же и можетъ быть лучше нежели въ Италіи, постоянный, единообразный; измѣненіе въ барометрѣ примѣчанія достойно. Ежедневное пониженіе между 9^ми часовъ утра и 3^хъ часовъ по полудни около 24^хъ тысячныхъ дюйма, такъ постоянно, что по запискамъ моимъ въ теченіи нынѣшняго года, ни въ одномъ мѣсяцѣ не было ни какой перемѣны. Большее пониженіе въ Іюнѣ, то есть въ самомъ дождливомъ мѣсяцѣ, меньшее пониженіе въ Генварѣ, въ самомъ

сухомъ и жаркомъ. Сіе обстоятельство примѣчанія достойно.„

„Во время плаванія нашего къ мысу Доброй Надежды, я видѣлъ большее пониженіе барометра, когда мы находились между Тропиковъ; тоже самое замѣчено при наблюденіяхъ и по восточную сторону Африки, то есть въ Океанѣ Индійскомъ и пониженіе было одинаковое почти на четверть дюйма.„

„По многихъ усиліяхъ, я нашелъ желающихъ производить наблюденія и расположилъ произведеніе оныхъ въ разныхъ мѣстахъ, такъ чтобы во время солнцестоянія и равноденствія, наблюденія на барометрѣ и термометрѣ производить каждый часъ, и записывать степень сырой и сухой погоды, дождей, вѣтра и всѣ къ Метеорологіи принадлежащія обстоятельства. Положилъ начать наблюденія 21^е^ (*) Марта, 21^е^ Іюня, 21^е^ Сентября и 21^е^ Декабря, въ 6^шь^ часовъ утра, производить ровно черезъ часъ въ продолженіи 36^шн^ часовъ, такъ чтобы кончить 22^го^ въ 6 часовъ по полудни; я уже получилъ наблюденія изъ раз-

(*) По новому счисленію.

ныхъ мѣстъ въ Африкѣ, въ Индіи, на островѣ Маврикія (бывшемъ Isle de France) и изъ Европы; должно стараться составить Метеорологическое Общество, для того, что совокупныя содѣйствія въ Метеорологіи нужнѣе, нежели во всѣхъ наукахъ.„

Звѣзды, которыя кажутся изчезающими (Etoiles filantes).

Съ того времени какъ пришло на мысль производить порядочныя наблюденія звѣздъ, которыя кажутся изчезающими, увидѣли что сіи явленія толь долгое время пренебрегаемыя, сіи полосы горящаго газа, вниманія достойны. По ихъ паралаксу они выше предѣловъ полагаемыхъ нашей Атмосферѣ; по видимому направленію ихъ движенія, узнали что ежели они и возгораются въ нашей Атмосферѣ, но внѣ оной составляются и входятъ изъ за ея предѣловъ. Направленія ихъ большею частью совершенно противуположны направленію перемѣщенія Земли въ ея орбитѣ.

Для достовѣрнѣйшаго о семъ свѣдѣнія должно производить многія наблюденія: времени появленія каждой звѣзды, видимаго воз-

вышенія надъ горизонтомъ и особенно направленія ихъ движеній; тогда по положенію въ каковомъ они окажутся съ звѣздами тѣхъ созвѣздій, которыми проходятъ, будутъ рѣшены всѣ предстоящіе о семъ вопросы, и можетъ быть по доказательствамъ извлекаемымъ изъ разныхъ явленій подобныхъ изчезающихъ звѣздамъ, мы узнаемъ что обитаемый нами земный шаръ, Планета. Великое множество горящихъ метеоровъ, явившихся въ Америкѣ въ ночи съ 12го на 13е Ноября 1833 года (*), подаетъ поводъ къ предположенію, что вокругъ Солнца находятся тысячи милліоновъ меньшихъ тѣлъ, которыя мы можемъ увидѣть токмо тогда, когда они спустясь въ нашу Атмосферу возгораются; должно предполагать что и сіи *Астероиды* (симъ названіемъ Гершель отличилъ Планеты: Цереру, Палладу, Юнону и Весту при обрѣтеніи оныхъ) движеніе свое совершаютъ группами, однако же что существуютъ и отдѣльные; тщательныя наблюденія *Изчезающихъ звѣздъ* необходимо нужны. Въ Апрѣ-

(*) Описаніе сего явленія напечатано въ XI части Записокъ стр. 116—118.

лѣ мѣсяцѣ 1831го года они являлись такъ скоро одна послѣ другой, что не возможно было сосчитать, приближенно полагаютъ что не менѣе нѣсколькихъ сотъ тысячь, показывались въ разныхъ частяхъ неба; одинъ изъ наблюдателей въ Бостонѣ, въ 15 минутъ, на весьма маломъ пространствѣ, не болѣе десятой доли видимаго горизонта, насчиталъ таковыхъ звѣздъ 866, слѣдовательно на всемъ горизонтѣ было оныхъ въ 15 минутъ 8660, въ часъ 34640, и какъ явленіе продолжалось болѣе семи часовъ, то въ сіе время видимо было болѣе 240.000 звѣздъ; должно присовокупить, что счетъ начатъ когда явленіе уже уменшилось. Звѣзды были видимы вдоль восточныхъ береговъ Мексиканскаго залива до Галифакса, отъ 9ти часовъ вечера до восхожденія Солнца, и въ нѣкоторыхъ мѣстахъ при дневномъ свѣтѣ въ 8мь часовъ вечера. Всѣ сіи Метеоры выходили отъ одной точки неба, близь звѣзды ρ въ созвѣздіи Льва, при всѣхъ положеніяхъ сей звѣзды во время обращенія всей небесной сферы; обстоятельство примѣчанія достойное. Мы еще приведемъ слѣдующее, ко-

торое также можетъ обратить вниманіе наблюдателей.

Подобное явленіе видимо было Гмъ Гумбольдтомъ въ Америкѣ въ 1799 году; въ Гренландіи проповѣдникомъ Моравскимъ; въ разныхъ мѣстахъ Германіи, также въ ночи съ 12го на 13е Ноября въ 1831 году. При берегахъ Испаніи близь Карѳагены въ 1832 году, въ разныхъ мѣстахъ въ Европѣ и въ Аравіи, въ 1834 и 1835 годахъ, и также въ ночи съ 12го на 13е Ноября. Изъ всѣхъ сихъ событій видно, чшо существуетъ поясъ состоящій изъ милліоновъ небольшихъ тѣлъ, и ихъ орбиты встрѣчаются съ плоскостью Эклиптики близь той точки, въ которую земной шаръ вступаетъ ежегодно между 11го и 13го Ноября. Можетъ быть подобные поясы Астероидъ также встрѣчаютъ Эклиптику въ другихъ точкахъ, а не въ той въ которую Земля вступаетъ около 13го Ноября, и въ 1803 годѣ отъ 20го до 24го Апрѣля, отъ перваго часа по полуночи до трехъ часовъ, въ Американскихъ областяхъ Виргиніи и Масасюшетѣ видѣли сіи низпадающія огненныя явленія

въ такомъ множествѣ, что можно бы подумать будто идетъ дождь изъ ракетъ.

Замѣчанія о физическомъ составѣ Галлеевой Кометы.

Ожиданіе Кометы названной Галлеевою, ея явленіе, наблюденія ея шествія, направленіе, продолженіе времени въ которое она была видима, большее приближеніе къ Земному шару и къ Солнцу, и наконецъ время скрытія отъ глазъ нашихъ, всѣ сіи обстоятельства подали поводъ къ изслѣдованіямъ, наблюденіямъ и разнымъ изложеніямъ, и важнѣйшія изъ оныхъ помѣщены въ предшедшей части Записокъ Комитета. — Извѣстный Астрономъ Г. Бессель въ Кенигсбергѣ, обратилъ свои наблюденія и изысканія на составъ Галлеевой Кометы, которыя какъ онъ говоритъ, могутъ привести къ подробнѣйшимъ наблюденіямъ; изъ произведенныхъ Гмъ Бесселемъ, и изъ его выводовъ, большаго примѣчанія достойны слѣдующія:

Октября 2го, Кенигсбергскій Астрономъ видѣлъ ядро Кометы подобное бле-

стящей звѣздѣ шестой величины и усмотрѣлъ истекающее изъ онаго свѣтящееся вещество, составляющее круглый секторъ около 90°, почти обращенный къ Солнцу. Октября 8го вновь увидѣлъ свѣтящійся секторъ съ отверстіемъ въ 45°, болѣе блѣстящій нежели первый, но въ положеніи относительно Солнца была нѣкоторая разность, и въ оконечности на правой сторонѣ погибь.

Октября 12го въ день Перигея Кометы, Г. Бессель видѣлъ оную безъ пособія трубы, блестящѣе нежели звѣзды второй величины въ большой Медвѣдицѣ, свѣтъ изъ оной истекающій былъ больше и ярче, и въ 30′ отъ центра, погибь въ правой сторонѣ примѣтнѣе; ядро Кометы и ея секторъ подобны были сгарающей ракетѣ, которой хвостъ воздухомъ уклонялся въ сторону. Въ продолженіе сей ночи Г. Бессель слѣдовалъ за Кометою почти девять часовъ, отъ захожденія Солнца до трехъ часовъ утра; во все сіе время видъ ея почти не измѣнялся, но въ направленіи сектора послѣдовала большая перемѣна, и въ теченіи осьми часовъ 20мин минутъ, движеніемъ въ лѣво отъ

направленія Солнца, секторъ описалъ дугу около 42,°20′. Къ сожалѣнію только въ одну эту ночь Г. Бессель имѣлъ возможность нѣсколько часовъ съ ряду наблюдать сіи примѣчанія достойныя движенія, въ послѣдовавшія ночи отъ 14го до 25го Октября, онъ могъ сдѣлать въ каждую ночь только по одному наблюденію о движеніи сектора. Положенія онаго относительно Солнца, въ разныя дни всегда были различны, отъ того что ось сектора находилась иногда въ правой, иногда въ лѣвой сторонѣ Солнца.

Г. Бессель размышляя, какія бы были причины сихъ явленій, заключаетъ что они могутъ происходить отъ производимаго Солнцемъ въ обѣ стороны качающагося движенія въ Кометной сферѣ, изъ которой выступаетъ свѣтящееся истеченіе въ видѣ сектора.

По сему предположенію, онъ сдѣлалъ вычисленіе и нашелъ что качающееся движеніе въ каждую сторону 60°, по направленію плоскости орбиты Кометы, въ обѣ стороны продолжается четверо сутокъ, и Г. Бессель заключаетъ что сей выводъ можно почитать основаннымъ на наблюденіяхъ.

Изъ таковаго качающагося движенія слѣдуетъ, что кромѣ силы притяженія на центръ тягости по законамъ Кеплера, Солнце дѣйствуетъ на Комету другою особенною силою, которою производитъ вращательное движеніе.

Во время явленія Галлеевой Кометы въ 1682 году, по наблюденію Астронома Гевелія 8^го^ Сентября, ядро Кометы было яркое, овальное и изъ онаго выходилъ блѣстящій согнутый свѣтлый лучь, который достигалъ хвоста Кометы. Въ нынѣшнее явленіе Кометы, Г. Бессель не могъ опредѣлить точнаго вида ядра, отъ того что до 2^го^ Октября она была весьма далеко и не ясная, а потомъ исходящій свѣтъ былъ такъ блестящь близь ядра, что препятствовалъ опредѣлить точный видъ онаго. Октября 12^го^ наблюдая трубою увеличивающею въ 179 разъ, Г. Бессель полагалъ діаметръ ядра въ двѣ или три секунды, правая сторона была свѣтлѣе лѣвой. По наблюденіямъ Кометы при прохожденіи ея близь звѣздъ, онъ заключилъ что близость Кометъ уменшаетъ сіяніе звѣздъ, и мнѣніе Г^на^ Араго подтверждаетъ сіе заключеніе,

однако же по мнѣнію Г^на. Бесселя не весь свѣтъ Кометъ происходитъ отъ Солнца, ядро ихъ не твердое, подобное Землѣ, Лунѣ, или планетѣ, и что части ихъ составовъ отъ тепла, или какой другой силы могутъ распускаться или испаряться; сіи испаренія или распущенія, какъ изъ наблюденій видно, начинаются въ части обращенной къ Солнцу, и распространяются далѣе на поверхности по мѣрѣ приближенія къ Солнцу. По мнѣнію Лапласа при удаленіи Кометъ отъ Солнца, теплота въ оныхъ уменшается и сіе препятствуетъ уменшенію части ихъ состава. Г. Бессель присовокупляетъ, что можно предполагать прозрачность ядра Кометъ и безъ дѣйствія прохлажденія, а другія Кометы могутъ быть тѣла плотныя. Онъ объясняетъ какимъ образомъ часшицы выходящія изъ Кометъ, образуютъ ихъ хвосты; по наблюденіямъ направленія оныхъ, вычислилъ, приближенно опредѣлилъ степень направленія силы дѣйствующей на Комету и заключаетъ, что конечно видимый хвостъ Кометъ производимъ не притягающею силою Солнца, но силою опражающею, шакже отъ Солнца

происходящею. Сему видны доказательства при послѣдовательныхъ наблюденіяхъ съ надлежащею точностью.

Замѣчаніе о приливахъ.

Въ запискахъ Лондонскаго Королевскаго Общества 1776 года помѣщено слѣдующее Капитана Кука замѣчаніе, относящееся до приливовъ при восточномъ берегѣ Новой Голландіи въ широтѣ 15°, 26′.

„Въ исходѣ одиннадцатаго часа вечера 10го Іюля 1770 года, въ шести миляхъ отъ берега, судно вдругъ ударилось на коральный рифъ; я полагалъ что сіе время было близко къ полной водѣ, слѣдовательно скоро должно ожидать пониженія оной и потому не имѣя возможности сняться съ мели, мы начали облегчать судно выбрасывая пушки, баластъ, надѣясь что при второй полной водѣ, судно сойдетъ съ мели, но къ удивленію нашему приливъ былъ такъ малъ, что облегчивъ судно на два фута, мы все стояли на мели; намъ оставалась только надежда, что ночныя полныя воды больше

дневныхъ, какъ мореплаватели замѣчаютъ, хотя я на сіе и не имѣлъ ни какаго доказательства; къ удивленію нашему около половины одиннадцатаго часа вечера, то есть за часъ, до полной воды, судно сошло съ мели. Въ сіе время вершины скалъ, которыя были покрайней мѣрѣ на футъ надъ поверхностію воды, находились подъ водою.“ Капитанъ Кукъ послѣ сего вошелъ въ рѣку Эндеавуръ, гдѣ принужденъ остаться не малое время для исправленія судна, и видѣлъ что вечернія полныя воды обыкновенно больше утреннихъ.

Изъ сего примѣра и многихъ другихъ, мореплавателямъ должно быть извѣстно, что цѣлость судна иногда зависитъ отъ наблюденія разности возвышенія двухъ приливовъ въ тѣже сутки, но къ сожаленію послѣ приведенныхъ теперь замѣчаній Капитана Кука, въ продолженіи 60^ти лѣтъ не пріобрѣтено о семъ ни какихъ новыхъ свѣдѣній, а извѣстно токмо вообще, что въ нѣкоторыхъ мѣстахъ въ одно время года, утреннія полныя воды больше вечернихъ, а въ другихъ вечернія больше утреннихъ.

Въ прошедшемъ годѣ въ Ливерпулѣ,

Гда. Любокъ и Бенивенучъ, въ Бристолѣ Г. Бунтъ, занимались изслѣдованіемъ законовъ неравенства полныхъ водъ. Въ прошедшемъ же годѣ въ теченіи двадцати дней Іюля мѣсяца, производили наблюденія о полныхъ водахъ въ Европѣ отъ Гибралтара до Нордъ-Капа въ Норвегіи, въ Сѣверной Америкѣ отъ рѣки Миссисиппи до Новой Шотландіи въ 130ти мѣстахъ, и на островахъ Великобританіи въ 500хъ. Наблюденія разсмотрены и сравнены въ Гидрографическомъ Департаментѣ въ Лондонѣ, и между многихъ любопытства достойныхъ и важныхъ свѣдѣній изъ сихъ наблюденій извлеченныхъ, видно что разность между утренихъ и вечернихъ полныхъ водъ прибавляется. Кажется что разность бываетъ при западныхъ берегахъ Атлантическаго Океана, не въ тѣ дни, какъ на восточныхъ; при берегахъ Сѣверной Америки была весьма великая отъ 9го до 16го Іюля 1835 года, 18го и 19го, не было ни какой разности, 27го возобновилась. При берегахъ Испаніи и Португаліи самая большая разность была 15го, начала уменьшаться, и 22го не прибавилась прошивъ прежней.

Изъ сихъ обстоятельствъ видно, что разность въ двухъ полныхъ водахъ въ одни сутки, происходитъ отъ того, что въ сіе время Луна не на Экваторѣ; въ томъ мѣстѣ, которое находится точно подъ Луною, и въ томъ, которое сему мѣсту совершенно противуположно на земномъ шарѣ, полныя воды равны; но когда Луна на сѣверѣ отъ Экватора, при берегахъ въ сѣверной широтѣ, возвышеніе полной воды будетъ среднее, противъ возвышенія оной въ теперь упомянутыхъ мѣстахъ; сіе служитъ доказательствомъ, что суточное неравенство полныхъ водъ зависитъ отъ сѣвернаго и западнаго склоненія Луны, и потому когда онаго нѣтъ, не надлежало бы быть неравенству. Кажется что ежедневная перемѣна силы дѣйствія Луны на полныя воды, видимая при западныхъ берегахъ Атлантическаго Океана, оказывается и на восточныхъ чрезъ трое сутокъ. По производимымъ до сего времени изслѣдованіямъ, нѣтъ сомнѣнія, что можно будетъ опредѣлить постепенно распространеніе дѣйствія ежедневныхъ перемѣнъ въ полныхъ водахъ, вездѣ гдѣ будутъ производить о семъ наб-

люденія, и вмѣстѣ съ тѣмъ теорическія вычисленія, тогда возможно будетъ пріобрѣсть точныя свѣдѣнія о всѣхъ обстоятельствахъ относящихся до полныхъ водъ, что весьма нужно для пользы мореплаванія.

Степень возвышенія волнъ.

До сего времени возвышеніе волнъ во время бури, обыкновенно полагали приближенно; что сіи предположенія совершенно ошибочны, что на оныя весьма много дѣйствуетъ воображеніе, сему служитъ доказательствомъ великая разность въ заключеніяхъ многихъ опытныхъ мореплавателей; иные говорятъ, что самое большее возвышеніе волнъ 16 футовъ, другіе полагаютъ до 107^ми^ футовъ; нынѣ въ наукахъ желаютъ измѣреній не приближенныхъ, такъ сказать произвольныхъ, но измѣреній истинныхъ, которыхъ точность можно опредѣлить въ числахъ.

Таковыя измѣренія конечно весьма трудны, но предстоящія затрудненія можно преодолѣть, и такъ какъ вопросъ особеннаго любопытства достоинъ, то для раз-

рѣшенія онаго не должно жалѣть трудовъ; слѣдующія краткія замѣчанія могутъ мореплавателямъ послужить руководствомъ къ исполненію сего дѣла.

Предположимъ будто волны Океана сдѣлались неподвижны, окаменѣли; ежели бы судно также остановилось у подошвы одной изъ волнъ, и бывшіе на суднѣ пожелали вымѣрить истинную высоту сей волны, опредѣлить вертикальное разстояніе отъ вершины до подошвы; что нужно для сего сдѣлать? Одному изъ желающихъ измѣрить, должно итти на мачту и остановиться тогда, когда линія горизонтальнаго зрѣнія идущаго отъ глаза, покажется тангенсомъ вершины волны, тогда вертикальное возвышеніе глаза надъ поверхностью судна при линіи погруженія онаго, будетъ равно возвышенію наблюдателя волны. Таковыми же дѣйствіями при всѣхъ движеніяхъ судна во время бури, можно сдѣлать желаемое измѣреніе слѣдующимъ образомъ:

Во время бури, боковою и килевою качкою наклоняетъ мачты судна, то въ ту, то въ другую сторону; возвышеніе всѣхъ

мѣстъ на мачтахъ, на примѣръ марсовъ, непрестанно перемѣняется, и стоящему на оныхъ наблюдателю вершины волны, дабы опредѣлить величину вертикальную своей координаты, должно имѣть на шканцахъ содѣйствующаго помощника, который будетъ слѣдовать за всѣми движеніями мачты и во время сихъ движеній опредѣлять возвышеніе, и ежели оно опредѣлено будетъ на футъ меньше или больше, сего достаточно для рѣшенія вопроса, особливо ежели для наблюденія изберутъ то мгновеніе, въ которое судно находится у подошвы волны, слѣдовательно почти не въ наклонномъ положеніи.

Теперь должно удостовѣриться, что линія зрѣнія на вершину волны точно горизонтальная; вершины двухъ соприкосновенныхъ волнъ въ равномъ возвышеніи отъ находящагося между оными общаго ихъ основанія или подошвы; когда судно въ семъ мѣстѣ и горизонтальная линія зрѣнія наблюдателя касается вершины приближающейся волны, тогда она коснется точки вершины и другой волны, и инструментомъ извѣстнымъ подъ названіемъ *По-*

нижающаго сектора (Secteur de depression) можно въ одно время, въ туже трубу видѣть на горизонтѣ два предмета, одинъ впереди, другой сзади наблюдателя, который такимъ образомъ посредствомъ сего сектора увидитъ горизонтальную плоскость касающуюся двумъ соприкосновеннымъ волнамъ, что и было нужно для разрѣшенія задачи.

Сіе дѣйствіе и безъ инструментовъ можно производить съ достаточною точностію, должно токмо опредѣлить до какой высоты мачты нужно дойти, чтобы когда судно спустится къ подошвѣ волны, глазу съ мачты не видно было ни какой другой волны, кромѣ ближайшей идущей къ судну и удаляющейся отъ онаго; такое наблюденіе весьма просто, можетъ быть произведено въ самую сильную бурю, когда дѣйствіе Отражающимъ инструментомъ затруднительно.

О ТЕЧЕНІЯХЪ МОРЯ.

Въ Атлантическомъ и Южномъ Океанахъ, въ Средиземномъ морѣ по различнымъ

направленіямъ, съ различною быстротою простираются теченія, тѣмъ опаснѣйшія, что когда опредѣлить оныхъ нѣтъ возможности, они влекутъ судно. Изъ всѣхъ на морѣ явленій природы, теченія достойны особеннаго вниманія и наблюденія Мореплавателей; послѣ разныхъ изложеній и отдѣльныхъ сочиненій Дюкудре, Ромма и Маіора Ренеля, еще много осталось къ изысканію, для пріобрѣтенія нужныхъ о семъ свѣдѣній.

Главныя изъ теченій, о которыхъ мореплаватели производили наблюденія, слѣдующія:

Въ Атлантическомъ Океанѣ обходящее мель Агюласъ и мысъ Доброй Надежды, и потомъ опять отъ Юга обращающееся къ Сѣверу вдоль западнаго берега Африки до залива Гвинейскаго.

Теченіе называемое Равноденственнымъ или Экваторнымъ, по обѣимъ сторонамъ Экватора между Африкою и Америкою, постоянно безъ всякой перемѣны идетъ отъ Запада на Востокъ.

Выходящее Багамскимъ проливомъ изъ Мексиканскаго залива направляется въ нѣко-

торомъ разстояніи отъ береговъ Соединенныхъ Штатовъ на NO до банки *Нантукетъ*.

Теченіе, котораго дѣйствіемъ, воды Океана омывающія берега Испаніи, Португаліи и Африки отъ мыса Финистера до Канарскихъ острововъ, обращаются къ Гибралтарскому проливу.

Что производитъ сіи теченія?

Постоянные въ Индійскомъ Океанѣ пасадные вѣтры отъ Востока къ Западу, должны, (такъ вообще полагаютъ) произвести возвышеніе и скопленіе водъ, при восточномъ берегѣ Африки; сіи воды непрестанно изливаются отъ Сѣвера на Югъ чрезъ Мозамбикскій проливъ, достигнувъ параллели мыса Доброй Надежды, не удерживаемы ни какимъ берегомъ, стремятся къ Западу, и такимъ образомъ составляютъ обратное теченіе отъ мыса.

Равноденственное и Экваторное теченіе въ Атлантическомъ морѣ, полагаютъ производимо силою дѣйствія постояннаго пасаднаго вѣтра на воды близкія къ Экватору съ Сѣверной и Южной стороны; отъ сего теченія воды скопляются, возвышаются при берегахъ Америки, и встрѣ-

тя въ оныхъ преграду своему направленію, обращаются къ проливу, который между южной оконечности области Юкатань и западной оконечности острова Кубы; отъ сего происходитъ въ Мексиканскомъ заливѣ такое возвышеніе водъ, что они чрезъ Багамскій проливъ стремятся на подобіе водопада и составляютъ такъ называемое *Теченіе изъ залива* (Gulf-Stream).

Теченіе въ Гибралтарскомъ проливѣ, по мнѣнію объясняющихъ причины онаго, происходитъ отъ того, что испаренія, въ Средиземномъ морѣ уменшаютъ количество водъ, а рѣки впадающія въ сіе море не могутъ дополнить таковаго количества.

Сіи объясненія весьма просты, кажутся основаны на причинахъ физическихъ, которыхъ дѣйствіе сообразно предположеніямъ, лучшихъ о семъ наблюдателей, Франклина и Ренеля; однако же я постараюсь доказать, что нѣтъ еще такихъ наблюденій, и нѣтъ еще такихъ опытовъ, по коимъ можно бы не сомнѣваться въ истиннѣ сихъ предположеній.

Крѣпкіе продолжительные вѣтры возвышаютъ поверхность моря вдоль бере-

говъ къ которымъ наносятъ воды, и отъ того въ Брестъ, Лоріанъ, Рошефоръ, самыя большія полныя воды при западныхъ вѣтрахъ; на другой сторонѣ Атлантическаго Океана вдоль береговъ Соединенныхъ Штатовъ подобное дѣйствіе производятъ восточные вѣтры; отъ южныхъ, Средиземное море возвышается въ Генуѣ, Тулонѣ, Марсели; отъ вѣтровъ сѣверныхъ въ Алжирѣ, Тунисѣ, Бужіи. Сіи обстоятельства неоспоримы, остается опредѣлить какую степень случайныхъ возвышеній, можетъ произвести вѣтръ.

Франклинъ говоритъ, что на небольшомъ озерѣ шириною въ три мили, при глубинѣ трехъ футовъ, сильнымъ вѣтромъ, съ одной стороны согнало всю воду такъ, что дно открылось, а на сопротивной, глубины было вмѣсто трехъ, шесть футовъ; мнѣ кажется, что и въ нашихъ моряхъ вообще отъ одного сильнаго вѣтра, воды не подымаются болѣе какъ на 6 футовъ.

Пасадные вѣтры постоянны, и сила ихъ весьма умѣренная, а потому и пониженіе водъ ими производимое, должно быть

весьма малое. Къ тому же кажется не возможно предполагать, чтобы отвѣсное паденіе водъ въ три и даже въ шесть футовъ, могло произвести такую силу теченія, которая бы и чрезъ нѣсколько сотъ лѣтъ не уменшилась.

Теперь я докажу, что тѣ моря изъ коихъ теченія выходятъ, совершенно или почти равнаго возвышенія съ тѣми морями, которыми они проходятъ.

Изслѣдованія Г^на Ленера, во время бытности Французской Армии въ Египтѣ, неоспоримо доказали, что возвышеніе Средиземнаго моря близъ Александріи на 24,1 фута ниже Чермнаго моря близъ Суеца, при убылой водѣ, и на 27,9 ф. при полной водѣ.

Таковая разность возвышенія двухъ морей, которыя можно почесть сообщающимися, ибо Средиземное море чрезъ Гибралтарскій проливъ вливается въ Атлантическій Океанъ, соединяющійся при мысѣ Доброй Надежды съ Океаномъ Индійскимъ, и воды сего послѣдняго, Бабель-Мандебскимъ проливомъ совокупились съ Чермнымъ моремъ, таковая разность конечно велика. Сіе обстоятельство примѣчанія

достойно, но не служитъ къ объясненію предположенія о теченіяхъ.

Существуетъ ли какая разность въ возвышеніи части Атлантическаго Океана омывающей восточный берегъ Флориды и Георгіи, и моря Мексиканскаго, въ которомъ начинается такъ называемое вышеупомянутое *Теченіе изъ залива* (Gulf Stream)?

Жители на Панамскомъ перешейкѣ также полагали, но безъ доказательствъ, что Южное море выше Атлантическаго Океана; Франклинъ, Реннель и другіе на прошивъ заключаютъ, что Атлантическій Океанъ выше Южнаго моря; Г^нъ Гумбольтъ подтвердилъ сіе послѣднее мнѣніе, сравнивъ наблюденія произведенныя надъ барометромъ въ Куманѣ, въ Карѳагенѣ, въ Вера Круцѣ, съ таковыми же наблюденіями въ Акапулко и Каллао. Въ первыхъ трехъ мѣстахъ возвышеніе водъ ему показалось на девять футовъ выше возвышенія водъ Южнаго моря у западныхъ береговъ Мексики и Перу, и такъ какъ всѣмъ извѣстно, что Южное море и Атлантическій Океанъ въ совокупности одной высоты, слѣдовательно часть

сего Океана токмо мѣстно, при Антильскихъ островахъ и въ Мексиканскомъ заливѣ возвышена на 9 футовъ. Я долженъ однако присовокупить, что самъ же Г. Гумбольтъ находитъ, наблюденія свои недостаточными для точнаго утвержденія теперь упомянутой разности въ высотѣ двухъ морей; дѣйствія Инженеровъ Лойда и Фалмарка, отправленныхъ Предсѣдателемъ Перуанской республики Боливаромъ (*), для изслѣдованія возможности соединенія двухъ Океановъ, чрезъ Панамскій перешеекъ, и опредѣленія взаимнаго ихъ положенія, не подтвердили заключенія Г^на Гумбольта. По симъ дѣйствіямъ упомянутыхъ Инженеровъ, вышло что разность возвышенія Океановъ вмѣсто 9^ти футовъ меньше 3^хъ, и можетъ быть Г.Г. Лойдъ и Фалмаркъ на переходѣ не менѣе 150^ти верстъ, производя наблюденія о положеніи пути ихъ въ 935 мѣстахъ, встрѣчая множество затрудненій не могли производить измѣреній своихъ со всею точностію, и разность въ высотѣ двухъ

(*) Въ VIII части Записокъ помѣщено изложеніе о сихъ важныхъ дѣйствіяхъ; стр: 96—131.

Океановъ еще меньше ими выводимой, и потому въ отношеніи къ стремительному теченію ввергающемуся изъ Мексиканскаго залива чрезъ Багамскій проливъ въ Океанъ Атлантическій, можно почитать что возвышеніе онаго съ возвышеніемъ Южнаго Океана совершенно равны. Въ недавнемъ времени Конгресъ Соединенныхъ Американскихъ Штатовъ, поручилъ Французскимъ Инженерамъ изслѣдовать, не можно ли чрезъ Флориду провести каналъ для соединенія рѣки Св. Маріи, впадающей въ Атлантическій Океанъ, съ губою Апалашикола при Мексиканскомъ заливѣ.

По первымъ измѣреніямъ оказалось, что при убылой водѣ въ Мексиканскомъ заливѣ, воды выше нежели въ Атлантическомъ Океанѣ 3,52 фута, при вшоромъ измѣреніи 2,53 фута, средняя разность 3,05 фута.

Сіе неравенство возвышенія, хотя весьма малое, но больше истиннаго. Для сравненія возвышенія двухъ морей подверженныхъ приливамъ и отливамъ, должно брать среднее возвышеніе, и производить измѣреніе, или ставить футштокъ на мѣстахъ равно отдаленныхъ отъ полныхъ и убы-

лыхъ водъ; при упомянутыхъ теперь дѣйствіяхъ, не знаю почему сравненіе произведено между убылыхъ водъ; должно бы въ Мексиканскомъ заливѣ на томъ мѣстѣ, гдѣ производили сравненіе, возвысить фушшокъ на половину высоты воды, которую въ семъ заливѣ наблюдаютъ, и такимъ же образомъ фушшокъ на восточномъ берегѣ Флориды, при Атлантическомъ Океанѣ, возвысить до половины высоты воды при семъ берегѣ наблюдаемой, и тогда окажется, что разность возвышенія обѣихъ Океановъ не болѣе $7\frac{1}{2}$ дюймовъ; впрочемъ ежели бы вышеупомянутая разность и была истинная, конечно никто не заключитъ, что такая малая разность въ возвышеніи двухъ морей, могла произвѣсти теченіе, которое выходитъ изъ Багамскаго пролива съ скоростью двухъ Французскихъ миль въ часъ, направляется въ Атлантическомъ Океанѣ почти по прямой линіи близъ 500 миль, и толь продолжительный путь не уменшаетъ сей скорости.

Обратимся къ Средиземному морю; теченіе изъ Атлантическаго Океана чрезъ проливъ Гибралтарскій, какъ полагаютъ

происходитъ отъ того, что Океанъ выше Средиземнаго моря, что сему причиною ежегодныя изъ онаго безмѣрныя испаренія водъ отъ дѣйствія Солнца, не замѣняемыя водами вшекающими изъ рѣкъ: Нила, Рона, По и другихъ; на замѣчаніе что сему нѣтъ точныхъ доказательствъ, отвѣчаю, что лѣтомъ въ равныхъ широтахъ, воды Средиземнаго моря на 3°,5′ теплѣе водъ Океана, слѣдовательно испаренія изъ оныхъ больше, слѣдовательно отъ сего происходитъ теченіе изъ Гибралтарскаго пролива.

Для доказательства таковаго предположенія, нужно вычисленіями, или опытами опредѣлить, велико ли возвышеніе Океана надъ Средиземнымъ моремъ; для точнаго вычисленія нѣтъ данныхъ, слѣдующія опыты и выводы изъ оныхъ, кажется могутъ удовлетворить самыхъ строгихъ судей.

Въ большой цѣпи треугольниковъ меридіана Франціи, простирающейся отъ Дюнкирхена въ Барцелону, Гнъ Деламбръ (*) нашелъ способъ непосредственно связать вы-

---

(*) Знаменитый Астрономъ въ Франціи, умершій въ 1822 году.

сому водъ въ обѣихъ моряхъ; по треугольникамъ между городомъ Родесомъ и Средиземнымъ моремъ, онъ опредѣлилъ вершикальную высоту сего города, которая совершенно согласна съ высотою выводимою по части цѣпи треугольниковъ между Родесомъ и Дюнкирхеномъ относительно къ Океану. Сіи наблюденія нашли недостаточными; Офицерамъ Корпуса Инженеровъ Географовъ поручено сдѣлать новыя измѣренія посредствомъ цѣпи треугольниковъ распространенной на всю поверхность Франціи; Г. Корабефъ представилъ въ Академію Наукъ выводы своихъ дѣйствій, которыя произведены съ такою точностію каковой только желать можно, въ теченіи трехъ лѣтъ 1825го, 26го и 27го годовъ, по кратчайшему направленію всей южной границы Франціи отъ Океана до Средиземнаго моря. Посредствомъ сорока пяти большей величины треугольниковъ, изъ коихъ вершины многихъ на самыхъ высшихъ вершинахъ Пиренейскихъ горъ, связанъ замокъ Сокоа близъ города Сенъ-жанъ-де-Люса, съ нѣсколькими мѣстами въ долинѣ Перпиньянской, а ея малое возвы-

шеніе надъ поверхностью моря выведено изъ двухъ треугольниковъ меншей величины. Всѣ углы и разстоянія отъ Зенифа, измѣрены Окружнымъ инструментомъ Г^на Гамбіера, многими послѣдовательными наблюденіями, и для вящшей, крайней въ оныхъ точности, наблюденія производили токмо отъ 10^ти часовъ утра до 3^хъ или 4^хъ по полудни, дабы избѣгнуть дѣйствія непостоянныхъ рефракцій, каковыя бываютъ близъ горизонта чрезъ нѣсколько часовъ по восхожденіи и за нѣсколько часовъ до захожденія Солнца. Рефракція Атмосферическая между каждыхъ двухъ мѣстъ наблюденій, выведена изъ сравненій разстоянія отъ Зенифа. Въ сихъ важныхъ дѣйствіяхъ, Г. Корабефъ имѣлъ помощниками Корпуса Инженеровъ Географовъ, Капитана Перье, Поручиковъ Госсара и Теста.

Одно изъ мѣстъ наблюденій называемое Краберъ, почти на оединѣ разстоянія между Океаномъ и Средиземнымъ моремъ. Восточная часть треугольниковъ служила къ вычисленію возвышенія сего мѣста надъ поверхностію Средиземнаго моря, посредствомъ западной части треу-

гольниковъ опредѣлено возвышеніе Крабера надъ Океаномъ. Сіи вычисленія можно было произвести разнообразными способами, изъ коихъ Г. Корабефъ выбралъ три, а именно: онъ поднялся ошъ Океана и Средиземнаго моря до Крабера, проходя вершиною южныхъ треугольниковъ цѣпи, попомъ вершиною сѣверныхъ, и наконецъ въ третій и послѣдній разъ направленіемъ діагональнымъ, то есшь переходя опъ вершины сѣверныхъ треугольниковъ къ вершинѣ южныхъ. Выводы сихъ дѣйствій оказались слѣдующія:

	Возвышеніе Крабера.		
	Надъ Средиземнымъ моремъ.	Надъ Океаномъ.	Разность.
	м.	м.	м.
По направленію вершины южныхъ треугольниковъ ..	2633,37.	2632,95.	0,42
По направленію вершины сѣверныхъ треугольниковъ ..	2633,99.	2632,07.	1,92
По первому направленію діагонали.	2633,87.	2633,61.	0,26
По второму направленію діагонали.	2632,79.	2632,49.	0,30
Среднее.	2633,50.	2632,77.	0,73

Средняя разность въ возвышеніи только 0,73 метра (2 фут. 3 дюйм.), по толь малой разности, особливо на такомъ великомъ протяженіи линіи измѣренія, можно предположить, что воды Океана и Средиземнаго моря во время штилей составляютъ одну плоскость равнаго возвышенія, а ежели и существуетъ какая либо разность, она конечно самая малая, какъ говорятъ нечувствительная.

Я желалъ доказать, что вопросъ о причинѣ теченій еще не рѣшенъ, что разность степени возвышенія водъ въ моряхъ не можетъ быть причиною теченій, потому что, или совершенно ничтожная, или самая малая; я желалъ доказать, что нужны дальнѣйшія изслѣдованія; въ заключеніе присовокуплю нѣсколько краткихъ замѣчаній.

До сего времени въ Теоріи о теченіяхъ, успѣхи еще весьма малые отъ того, что исключительно обращали вниманіе только къ тѣмъ явленіямъ, которыя происходятъ на поверхности морей, но теченія производимыя разностью въ температурѣ, въ степени солености водъ, существуютъ

на всѣхъ глубинахъ; теченія прикосновенныя дну, или такъ сказать *Руслу моря*, переносятъ до Экватора холодныя воды полярныхъ поясовъ. Сіи воды близь полюсовъ, также какъ поддерживающее ихъ дно моря, (то есть часть земли), обращаются отъ запада къ востоку съ весьма малою скоростью. По мѣрѣ теченія ихъ къ умѣреннымъ и жаркимъ поясамъ, сіи воды вступаютъ въ большія и большія пространныя параллели земныя, которыхъ обращенія скорѣе, и отъ того направленіе теченія перемѣняется.

Мнѣ кажется, что для пріобрѣтенія нужныхъ свѣдѣній о теченіяхъ, должно мысленно спуститься до самыхъ большихъ глубинъ Океана, и къ морю приложить Теорію посредствомъ которой объяснены причины пасадныхъ вѣтровъ, мнѣ кажется, что тогда токмо можно будетъ понять, какимъ образомъ, теченія коихъ скорость весьма малая, переходятъ обширнѣйшія пространства моря, какимъ образомъ въ немаломъ разстояніи отъ матерыхъ береговъ и острововъ теченія привлекаемы или отражаемы, почему приближась къ мелямъ Агюл-

лась или Терневскимъ, на которыхъ глубины не менѣе 60^ти саженъ, теченіе отвращается въ обратное направленіе.

Какимъ образомъ составляется градъ.

Въ прошедшемъ годѣ не только въ сѣверныхъ, но и въ нѣкоторыхъ южныхъ странахъ Европы, при частыхъ сильныхъ буряхъ шелъ необыкновенной величины градъ, между прочимъ въ южныхъ и среднихъ областяхъ Франціи 28^го Іюля таковой градъ нанесъ опустошеніе въ области Пюи де Домъ. Живущій въ сей области, разныхъ ученыхъ обществъ членъ Лекокъ, особенно занимающійся Физикою и Метеорологіею, обратилъ занятія свои на всѣ обстоятельства сей бури, и дабы увидѣть съ какой высоты началось низпаденіе града, ходилъ на вершину горы Пюи де Домъ, которой названіе дано и самой области. Г. Лекокъ изложилъ описаніе своихъ наблюденій, помѣщенное въ издаваемыхъ Г. Араго и Гюилюсакомъ, такъ названныхъ Лѣтописяхъ Физики и Хи-

міи (Annales de Phisique et de Chimie). Сіи наблюденія достойны любопытства, обращающихъ вниманіе на науки къ Физикѣ принадлежащія, и на необыкновенныя явленія въ природѣ, и потому изъ описанія Г^на Лекока, составлено для читателей Записокъ, слѣдующее извлеченіе:

Іюля 28^го Солнце взошло на чистомъ лазуревомъ небѣ, на горизонтѣ не было ни одного облака, ни какихъ паровъ въ Атмосферѣ, ожидали прекраснаго дня; къ десяти часамъ сдѣлался великій жаръ, въ полдень былъ удушающій, и въ воздухѣ начали показываться пары, вѣтръ дулъ сѣверный, но весьма тихій и не уменшилъ жара; въ часъ нѣсколько усилился, явились и опускались бѣлыя облака, чрезъ полчаса скрыли большую часть горизонта, блѣснула молнія и чрезъ нѣсколько минутъ пошелъ такой величины градъ, что разбилъ всѣ черепицы на крышахъ домовъ, всѣ стекла въ окнахъ обращенныхъ на сѣверъ и западъ, въ десять минутъ все было покрыто градомъ; облака отъ онаго освободившіяся уносилъ вѣтръ, и слабый свѣтъ Солнца, освѣтилъ бѣдственное зрѣлище.

Дѣйствіе града было ужасное, величина града необыкновенная, нѣкоторыхъ градинъ съ яйцо Индѣйской курицы и вѣсомъ болѣе полфунта. Буря возстала близь Океана въ десять часовъ, градъ началъ падать на часть острова Олерона, усиливаясь, быстро пошелъ въ область Пюи де Домъ, пересталъ не прежде половины третьяго часа, и такимъ образомъ въ четыре часа съ половиною дѣйствовалъ на пространствѣ около 450 верстъ.

Давно не было такой ужасной грозы съ градомъ; послѣ 28го Іюля въ слѣдующія дни, великій дождь предвозвѣщалъ новыя грозы и 2го Августа пошелъ опять градъ, но уже ничего не оставалось къ разрушенію его дѣйствіемъ.

Г. Лекокъ имѣлъ случай такъ сказать быть очевидцемъ, свидѣтелемъ, какимъ образомъ образовался градъ и составлялись градины; неутомимый наблюдатель въ 6 часовъ утра 2го Августа отправился на гору Пюи де Домъ, и слѣдуя по предѣламъ опустошенныхъ мѣстъ, въ 10ть часовъ достигъ ея подошвы; погода была прекрасная, Солнце самое знойное, мѣстами по-

казывались бѣлыя облака, пастухи убѣждали Г^на Лекока поспѣшнѣе удалишься въ близь лежащую деревню Баранъ, для того что скоро наступитъ гроза. Сіе предвозвѣщеніе побудило Физика, сколь возможно поспѣшишь на вершину горы, чтобы ближе разсмотрѣть величественное явленіе, которое послѣдуетъ въ Аппосферѣ, и въ полдень онъ уже сидѣлъ на вершинѣ, составляющей огромную пирамиду. На нѣсколько футовъ надъ его головою, облака проходили, сходились, расходились, подымались, опускались, изливали дождь, облегченныя, быстро были уносимы, и новыя облака заступали ихъ мѣсто; задулъ южный весьма сильный и весьма холодный вѣтръ, и изъ нижнихъ облаковъ низвергался градъ совершенно въ вращательномъ движеніи, какъ будто каждая градина была подъ особеннымъ дѣйствіемъ Электричества, а чрезъ пять или шесть минутъ сильный вѣтръ отъ юга обратилъ весь градъ къ сѣверу. Великая молнія освѣтила сіи облака самымъ яркимъ свѣтомъ; Г. Лекокъ говоритъ въ своемъ описаніи, что онъ вѣроятно отъ страха, чувствовалъ непріятное ощуще-

ніе, поспѣшно сошелъ съ вершины горы и укрылся близь ея подошвы въ пещерѣ, которая и прежде ему служила убѣжищемъ; вся вершина была покрыта бурными облаками.

Нѣсколько отдохнувъ наблюдатель пошелъ на вершину горы Пюи де Гуль почти въ милѣ отъ первой, видѣлъ также облака извергающія молнію, градъ, и былъ онымъ осыпанъ, но безъ всякаго вреда, почти всѣ облака прошли надъ его головою; градъ продолжался отъ часа по полудни до четырехъ часовъ, и потомъ при молніи шелъ такой проливной дождь, и съ такимъ сильнымъ вихремъ, что повозка съ немалою поклажею затоплена, и каменья снесены съ мѣста. Въ заключеніе описанія сей грозы Г. Лекокъ присовокупляетъ слѣдующее мнѣніе свое о градѣ.

1е. Можно полагать что градъ составляется не при тѣхъ вѣтрахъ, которые сильнѣе.

2е. Для произведенія града, должно чтобы было два слоя облаковъ и два разные вѣтра.

3е. Градины не переходятъ изъ одно-

го облака въ другое, какъ предполагалъ Вольтъ, они напротивъ движимы весьма великою горизонтальною скоростью и несомы холоднымъ вѣтромъ.

4^е^. Электричество много дѣйствуетъ при сихъ явленіяхъ и конечно верхнее облако удерживаетъ нижнее обремѣненное градинами, въ которомъ вѣроятно взаимно отталкивающее Электричество, производящее непрестанное вращеніе градинъ.

5^е^. *Во время горизонтальнаго стремительнаго полета градинъ*, они не ударяются одна о другую, и слышимый издали звукъ происходитъ отъ разрѣзыванія воздуха всѣми градинами вообще; они упадаютъ коль скоро ударяются одна о другую.

6^е^. *Вращательное движеніе градинъ*, котораго еще никто ясно не видалъ, Г. Лекокъ видѣлъ неоднократно и весьма ясно.

7^е^. Величина градинъ прибавляется отъ замерзанія на нихъ сыроспи, которою они непрестанно вновь покрываемы переносясь изъ одного облака въ другое.

8^е^. Вода происходящая отъ разтаявшихъ градинъ всегда нечистая.

Сіи краткія замѣчанія доказываютъ,

что въ Метеорологіи не должно изъ всѣхъ наблюденій выводить общія правила, а должно *наблюдать, продолжать наблюденія*, ожидать удобныхъ случаевъ и возможности разсматривать явленія съ надлежащею точностію, повѣрять изслѣдованія основательныя, и уже тогда рѣшиться на предложеніе какой либо Метеорологической теоріи.

Возможность видѣть подводныя мели.

Въ глубинѣ моря, въ данномъ разстояніи отъ судна можно видѣть лучше, когда наблюдатель выше надъ поверхностію воды, и потому опытный начальникъ судна простирая плаваніе въ морѣ неизвѣстномъ и усѣянномъ мелями, иногда ходитъ на вершину мачты, чтобы вѣрнѣе расположить направленіе судна. Причины отъ чего съ большей высоты (въ данномъ разстояніи) лучше можно видѣть въ глубинѣ моря, слѣдующія: Когда соединенные лучи свѣта падаютъ на прозрачную плоскость, какаго бы рода она не была, часть сихъ лучей проходитъ сквозь плоскость, другая отражается отъ оной, и сія часть тѣмъ

больше, чѣмъ меньше уголъ паденія лучей на плоскость. Сей законъ Фотометрическій (Свѣтоизмѣренія) дѣйствуетъ на лучи рѣдкіе падающіе на тѣло плотное, также какъ на лучи плотные падающіе на плоскость, коей среда не плотная.

Положимъ, что наблюдатель съ судна желаетъ увидѣть не весьма близкую мель, на примѣръ на 90 футовъ горизонтальной глубины; ежели глазъ только на три фута надъ поверхностью воды, линія по которой *свѣтъ приходящій отъ мели*, вышедъ изъ воды достигаетъ зрѣнія наблюдателя, сія линія составитъ весьма малый уголъ съ поверхностію воды; ежели напротивъ глазъ весьма высоко, напримѣръ на 90 футовъ, тогда увидитъ мель подъ угломъ 45°, и какъ уголъ впадающаго луча соразмѣренъ углу отраженія, слѣдовательно меньше того угла, который соотвѣтствуетъ углу отраженія въ 45°. Подъ малыми углами впаденія происходятъ сильнѣйшія отраженія, слѣдовательно часть свѣта отражающаяся отъ мели и достигающая глаза наблюдателя будетъ тѣмъ больше, чѣмъ наблюдатель выше отъ поверхности моря.

Къ глазу наблюдателя достигаютъ не одни токмо тѣ лучи, которые отражаемы отъ подводной мели, но въ томъ же направленіи, и вмѣстѣ съ ними находятся лучи Атмосферическаго свѣта отражаемые поверхностью моря. Ежели бы сіи послѣдніе были въ шестьдесятъ разъ сильнѣе первыхъ, они бы совершенно скрыли ихъ дѣйствіе, не можно бы и подозрѣвать, что существуетъ подводная мель, ибо по многимъ повтореннымъ опытамъ извѣстно, что самый зоркій глазъ не можетъ чувствовать пріумноженія $\frac{1}{60}$ сіянія свѣта. Положимъ меньшую соразмѣрность между двухъ свѣтовъ, тогда можно будетъ видѣть мель, но не такъ ясно. Лучи свѣта Атмосферическаго отъ моря къ глазу отражаемые, тѣмъ болѣе ясны, чѣмъ уголъ отраженія остръе, слѣдовательно то что находится въ морѣ, будетъ менѣе и менѣе видимо, по мѣрѣ приближенія линіи зрѣнія къ поверхности моря, и сіе происходитъ отъ двухъ разныхъ причинъ, отъ постепеннаго уменшенія свѣта лучей, которые идутъ отъ предмета на который устремлено зрѣніе въ воду, изображаетъ сей предметъ въ гла-

зѣ, и отъ быстраго пріумноженія свѣта отражаемаго наружною поверхностью воды, или такъ сказать свѣтлымъ занавѣсомъ, сквозь который должно пробиваться лучамъ идущимъ отъ мели.

Положивъ что обьясненныя нами явленія происходятъ единственно отъ разности въ силѣ двухъ разныхъ соединенныхъ лучей, чтобы лучше увидѣть подводныя мели, должно смотрѣть на морѣ не голымъ глазомъ, но сквозь кристальную полосу, ограненную въ паралельныя стороны; сіе можно ясно доказать, слѣдующимъ образомъ: Ежели линія зрѣнія къ поверхности моря идетъ подъ угломъ 37°, свѣтъ который подъ симъ угломъ отражается отъ моря, совершенно Поляризованъ (*). Всѣмъ извѣстно, что сей свѣтъ не проходитъ сквозь кристалъ, надлежащимъ образомъ употребляемый при наблюденіи, слѣдовательно лучи водою отражаемые и смѣшанные съ свѣ-

(*) Опредѣленіе, что Физики называютъ *Поляризаціею свѣта* объяснено, въ III части Записокъ Коммпена стр. 32, 33. Изложеніе о *Поляризаціи свѣта* Г-на Араго, въ VIII части Записокъ стр. 71-84.

томъ происходящимъ отъ мели, могутъ быть истреблены, или по крайней мѣрѣ весьма ослаблены. Тогда къ глазу находящемуся за кристаломъ достигаютъ токмо одного рода лучи, именно тѣ, которые идутъ отъ предмета находящагося въ морѣ, и въ глазу изображается токмо сей одинъ предметъ, слѣдовательно оный лучше видѣнъ.

Совершенное истребленіе свѣта отражаемаго поверхностью моря, можетъ послѣдовать токмо подъ угломъ 37°, отъ того что единственно подъ симъ угломъ Поляризація свѣта можетъ быть совершенная, но и подъ угломъ который отъ $10^{\text{ти}}$ до $12^{\text{ти}}$ градусовъ больше или меньше $37^{\text{ми}}$, число поляризованныхъ лучей въ отражаемомъ свѣтѣ, которые кристалъ можетъ остановить или пресѣчь, число сіе такъ велико, что предлагаемый способъ наблюденія будетъ весьма полезенъ.

Землетрясеніе въ Хили, 10го Февраля 1835 года.

Гибельныя дѣйствія землетрясеній, сихъ ужасныхъ явленій въ природѣ не однокра-

шно испытаны Южною Америкою и особенно въ Перу и Хили; послѣднія ниспровергшія городъ Консепсіонъ и Талкагуану, сопровождаемы были разными особенными обстоятельствами, между прочимъ и къ морю относящимися; слѣдующее описаніе сего бѣдствія любопытства достойно.

Въ десять часовъ утра увидѣли стадо морскихъ птицъ летящихъ отъ моря надъ городомъ Консепсіонъ далѣе во внутренность берега; давно живущіе въ городѣ зная, что въ настоящее время года не можно ожидать бури, удивлялись сему необыкновенному полету. Около одиннадцати часовъ вѣтръ началъ свѣжѣть отъ юга, небо было ясное, въ 40 минутъ 12^го часа почувствовали удары землетрясенія сначала легкіе, но вскорѣ усилившіеся. Въ первую половину минуты послѣ удара, многіе изъ жителей не выходили изъ домовъ, но удары такъ умножились, что всѣ выбѣжали на свободныя пространства искать безопасности; люди не могли стоять на ногахъ, и отъ ужаснѣйшихъ потрясеній менѣе нежели въ шесть секундъ весь городъ разрушился. Оглушающее паденіе до-

мовъ, страшный прескъ, во многихъ мѣстахъ разверзающаяся и вскорѣ потомъ закрывающаяся земля, вообще по направленію отъ SO на NW, раздирающіе сердце вопли народа, задушающій жаръ, ослѣпляющія облака пыли, всеобщее смятеніе и отчаяніе, не только описать, но едва и вообразить возможно.

Удары произведшіе разрушеніе, послѣдовали чрезъ полторы или двѣ минуты за первымъ ударомъ и продолжались съ одинакою силою около двухъ минутъ. Когда они пресѣклись и пыль произведенная паденіемъ строеній разсѣялась, жители казались вставшими изъ гробовъ, едва дышащіе, искали, кликали своихъ ближнихъ, своихъ друзей, многіе бѣгали какъ бы ума лишенные.

Удары часто возобновлялись, и не переставали въ продолженіи двухъ дней, хотя уже не сильные, были сопровождаемы трескомъ подобно какъ удары громовые, по направленію отъ SW на NO; стѣны многихъ зданій, которыя спояли на NO и SW упали безъ разрушенія, а большая часть зданій построенныхъ по другимъ направ-

леніямъ повреждены менѣе. Соборная церковь, которой стѣны толщиною въ четыре фута съ Контръ-форсами повреждены болѣе другихъ.

Въ Талкагуанѣ землетрясеніе было также сильно, въ тоже время, и послѣдовало совершенно таковымъ же образомъ, какъ въ городѣ Консепсіонѣ; только три дома построенные на каменномъ фундаментѣ, остались не разрушенные.

Чрезъ полчаса послѣ удара, вода въ морѣ убыла, такъ что суда стоявшія на глубинѣ семи саженъ, стояли на мели, и всѣ подводные камни, песчаныя мели въ заливѣ были видимы; въ сіе время огромныя волны стрѣмились къ западному проходу отдѣляющему островъ Кириквину отъ матерого берега, поднялись на 30 футовъ выше означеннаго на футштокѣ возвышенія полныхъ водъ, покрыли большую часть города и потекли обратно съ такимъ стремленіемъ, что почти всѣ остатки разрушенія на берегу, унесли въ море; чрезъ нѣсколько минутъ суда вновь остались на мели, и другія волны съ большимъ стремленіемъ нежели первыя, поднялись на берегъ,

но не могли уже произвести таковаго же дѣйствія, потому что ничего не оставалось къ разрушенію и вода упала; чрезъ нѣсколько минутъ въ третій разъ поднялась тѣмъ же направленіемъ, понеслась еще съ большимъ стремленіемъ, опять упала, и послѣ таковаго усилія, воды какъ будто утомясь остались въ покоѣ, но удары землетрясенія продолжались. Удивленія достойно, что два брига, шхуна, три большія киполовныя судна и одно небольшое, стоявшія на одномъ якорѣ съ желѣзнымъ канатомъ на глубинѣ отъ четырехъ до семи саженъ, не погибли. По дувшему тогда вѣтру, они носомъ были обращены въ море, и въ семъ положеніи обмелѣли, когда вода убыла. Капитанъ надъ портомъ былъ тогда на одномъ изъ киполовныхъ судовъ, всѣ для безопасности схватились за такелажъ, первыя большія волны возвышаясь перешли чрезъ судно, не нанесли вреда, и когда вода убыла, судно осталось на мели на двухъ футахъ глубины, почти въ прежнемъ положеніи; сія прибылая вода вертѣла нѣкоторыя изъ судовъ какъ будто бы они находились въ срединѣ вихря; два судна предъ

приливомъ стояли одно отъ другаго на кабельтовъ, а послѣ были боршъ къ боршу почти безъ поврежденія. Судно въ придцать тоновъ приготовленное къ спуску, отнесло на сто сажень далѣе въ берегъ, но не повредило; бригъ и шхуна находившіяся подъ парусами, ни во время прибыванія, ни во время убыванія воды ни сколько не потерпѣли; три дня, вода въ теченіе сутокъ нѣсколько разъ прибывала и убывала, и въ третій день два раза въ одинъ часъ. Чрезъ четыре дня послѣ землетрясенія, не только заливъ Консепсіонъ, но при устьѣ онаго, море покрыто было развалинами ниспроверженныхъ строеній, а на берегахъ острова Кириквинъ, жители нѣсколько недѣль собирали принадлежащія имъ вещи.

Къ востоку отъ острова приливъ водъ былъ не такъ великъ и не такъ стремителенъ, какъ въ Талкагуанѣ, конечно отъ того, что воды раздѣлялись въ проливахъ между островами.

Во время прибыванія водъ, на берегу за островомъ Кириквинъ извергался черный густой дымъ въ видѣ башни, и на срединѣ

губы Св. Викентія, дымъ выходилъ какъ фонтанъ. Сіи изверженія продолжались нѣсколько минутъ. Вода казалась кипящею, почернѣла и распространяла весьма непріятный серный запахъ; на берегъ выброшено множество мертвыхъ рыбъ. Во многихъ мѣстахъ изъ земли выступила черная вонючая вода.

Стремленіе прилива возвысившагося до сорока футовъ, произвело нѣкоторыя особеннаго примѣчанія достойныя противныя дѣйствія; деревья вырваны съ корнями, большіе камни, строенія, и одна 24^хъ фунтовая пушка далеко снесены съ мѣста, и въ тоже время нѣсколько оконечныхъ рамъ со всѣми стеклами въ совершенной цѣлости перенесены на островъ Кириквинъ, и что еще большаго удивленія достойно, ребенокъ сидѣвшій на лодкѣ при началѣ прилива, и съ лодкою остался невредимъ.

Нѣсколько дней послѣ бѣдствія, полная вода на 4 и 5 футовъ не поднималась до обыкновеннаго ея возвышенія; многіе заключили, что берегъ возвысился, и островъ Св. Маріи точно поднялся на 9 футовъ; разность въ возвышеніи полныхъ водъ,

постоянно уменшалась, въ Апрѣлѣ мѣсяцѣ она была ниже прежнихъ на два фута.

Начальникъ порта Капитанъ Делано, съ тщаніемъ наблюдалъ и записывалъ перемѣны въ барометрѣ; съ 17го на 18е барометръ опустился на пять десятыхъ дюйма, потомъ опять поднялся; въ Консепсіонѣ пониженіе барометра на двѣ и три десятыхъ дюйма предвозвѣщаетъ дурную погоду, на четыре и на пять десятыхъ, крѣпкій вѣтръ съ великимъ дождемъ, и какъ послѣ таковаго пониженія, ни крѣпкаго вѣтра, ни великаго дождя не послѣдовало, то конечно ртуть въ барометрѣ опустилась отъ дѣйствія приближающагося землетрясенія.

Бѣдствіе катера Квайля.

Мореплаватели непрестанно подвержены опасностямъ, угрожаемы гибелью, кораблекрушеніемъ и другими на морѣ бѣдствіями; нѣкоторыя изъ оныхъ по необыкновеннымъ обстоятельствамъ и чудесному спасенію, особеннаго примѣчанія до-

стойны, и потому слѣдующее описаніе (*) таковаго бѣдствія конечно достойно любопытства.

Королевскаго флота Катеръ Квайль подъ начальствомъ Лейтенанта Бисона, 25го Марта 1836го года, отправился изъ Фальмута въ Лисабонъ съ почтою. Въ послѣднемъ его плаваніи между сихъ портовъ въ Февралѣ мѣсяцѣ, вѣтры были крѣпкіе и противные, мачта разкололась и поставили новую. По продолжавшимся необыкновенно сильнымъ вѣтрамъ, можно было надѣяться, что такъ называемые равноденственные вѣтры будутъ тихіе, и мы взаимно другъ друга поздравляли съ вѣроятіемъ благополучнаго плаванія, и возвращеніемъ къ настоящему мѣсту нашего пребыванія въ Брейтонѣ.

Получивъ всѣ отправляемыя бумаги и посылки, мы не могли мѣшкать, и потому хотя вѣтръ былъ свѣжій отъ WNW при дурной погодѣ, вступили подъ паруса. Не взирая на великое волненіе, къ вечеру при-

---

(*) Извлечено изъ письма Офицера бывшаго на Катерѣ Квайлѣ.

шли въ близость Уэсанта, какъ вдругъ задулъ крѣпкій вѣтръ отъ SW и принудилъ насъ поворотить обратно въ Фальмутъ, но прежде нежели мы достигли сего порта, вѣтръ опять перешелъ къ NW, и мы наконецъ отъ мыса Лизарда вступили въ предназначенный путь 25го Марта предъ полуднемъ, и къ слѣдующему утру прошли уже 120 миль.

Въ воскресенье 27го въ обыкновенное время, Капитанъ читалъ при всемъ Экипажѣ положенныя молитвы, вѣтръ дулъ умѣренный, погода была ясная, но къ западу показывалась мрачность, угрожающая бурею. Послѣ полудня катеръ шелъ подъ рифленнымъ гротомъ, въ девятомъ часу вечера лежалъ на дрейфѣ подъ триселями. Вѣтръ крѣпчалъ, развелъ страшное волненіе и потому Капитанъ приказалъ служителямъ не раздѣваться, чтобъ быть всѣмъ готовымъ къ работѣ. Ночью вѣтръ еще болѣе усилился, должно было взять рифы у гротъ-триселя; въ то время когда для исполненія сего, люди были на гафелѣ, нашедшимъ ужаснымъ шкваломъ и великимъ волненіемъ такъ накренило Катеръ, что

16 человѣкъ лучшихъ изъ Экипажа снесло въ море и они утонули, два Офицера и шесть человѣкъ также сброшены съ Катера, по счастію могли спастись; мачту переломило въ двухъ мѣстахъ, осталось только 12^ть^ футовъ надъ декомъ, всѣ паруса, всѣ реи упали съ мачтою, уцѣлѣлъ одинъ бушпритъ; четырехъ весельный яликъ на декѣ разбило въ куски, гичку еще прежде унесло; однимъ словомъ съ шканецъ, кромѣ одной пушки все снесло. Всего ужаснѣе было видѣть что вода болѣе и болѣе наливалась въ Катеръ, онъ опускался кормою и экипажъ совершенно перемокшій, утомленный, не могъ работать съ нужнымъ усиліемъ; таковое бѣдственное положеніе мы увидѣли при разсвѣтѣ въ понедѣльникъ 28^го^.

Не много оставалось надежды, чтобы Катеръ вскорѣ совсѣмъ не погрузился. Вытащили снизу койки, постели, платье и все чѣмъ только могли закрыть, зашкнуть люки, и наконецъ успѣли сіе сдѣлать; потомъ чрезъ малый форъ-люкъ начали отливать воду, и послѣ нѣсколькихъ часовъ увидѣли что Катеръ подымался. Благодаря Бога подводная часть осталась не повре-

жденною, и чрезъ двѣнадцать часовъ мы могли достать снизу бочку съ пресною водою, она была намъ необходимо нужна; мы терпѣли несносную жажду.

Выше упомянуто о служителяхъ которые сброшены въ море; Капитанъ сброшенъ съ лѣстницы въ его каюту, жестоко ушибенъ и едва не утонулъ; Г. Поль (вторый мастеръ) и Г. Кнопъ сброшенные съ рея въ море, успѣли схватиться и удержаться за доску и потомъ взяты на Катеръ. Всѣ оставшіеся въживѣ 19 человѣкъ изъ 35ти, были болѣе и менѣе ушибены, и что особеннаго примѣчанія достойно, почти у всѣхъ глаза сдѣлались черные. Всю ночь мы выкачивали воду, нашли нѣсколько сухарей и сыру и утолили голодъ. Вѣтръ и волненіе носили Катеръ по произволу.

Слѣдующаго утра 29го, сила вѣтра не много уменшилась, и отъ времени до времени показывалось солнце; мы начали осматривать, что послѣдовало въ палубахъ, и увидѣли все въ совершенномъ ниспроверженіи, многое истреблено, и баластомъ сброшеннымъ съ мѣста пробило нижній

декъ подъ каютою; желѣзные канаты, которые были не прикрѣплены, перепутаны необыкновеннымъ образомъ; всѣ вещи, столы, стулья, столовые приборы, платье, компасъ, карты, все плавало въ водѣ, разбросано, перебито, переломано и перемѣшано съ угольями и съ другими припасами.

Мы нашли нѣсколько годнаго такелажа и одинъ компасъ въ цѣлости, и видя что подводная часть Кашера не повреждена, прикрѣпили малый кливеръ къ обломку грота мачты, чтобы по возможности управлять судномъ. Погода стояла весьма холодная, мы крайнѣ перезябли, намъ необходимо нужно было отогрѣться, и для того развести огонь; послѣ долговременнаго тренія двухъ сухихъ кусковъ дуба и между оными сухой же пеньки, съ восхищеніемъ увидѣли первое вспыхнувшее пламя, и какъ священный для насъ огонь, онаго не угашали; нашли котелъ, нѣсколько четвертей баранины и пріуготовили себѣ горячій обѣдъ, который насъ подкрѣпилъ.

Вскорѣ послѣ сего увидѣли подъ вѣтромъ бригъ, у насъ осталась одна пушка, пороховой погребъ былъ не поврежденъ,

мы взяли снаряды, сдѣлали нѣсколько выстрѣловъ, привлекли вниманіе идущаго суд на, оно тотчасъ обратилось къ намъ, въ восемъ часовъ вечера подошло подъ корму, было Французское — Капитанъ крайнѣ сожалѣлъ о нашемъ бѣдствіи, предложилъ сдѣлать все что можетъ, и объявилъ что у него только одно гребное судно, что готовъ оное спустить, но спустя при великомъ волненіи поднять будетъ трудно; однако ежели мы оставя Катеръ желаемъ перейти къ нему на судно, охотно насъ принимаетъ; послѣ краткаго совѣщанія Капитана съ Офицерами, на сіе предложеніе не согласились; Французскій Капитанъ обѣщалъ держаться у Катера до утра и имѣть засженный фонарь.

Около полуночи другой бригъ подошелъ къ намъ, поднялъ Англійскій флагъ, потомъ началъ спускать гребное судно, мы видѣли что одни тали лопнули отъ великой качки, однако же предполагали, что судно спущено, и пріуготовили конецъ чтобы бросить когда подойдетъ; судно не показывалось и чрезъ часъ когда бригъ подошелъ ближе, намъ съ онаго сказали, что при спусканіи греб-

наго судна, четыре человѣка потонули, но что до утра бригъ останется подлѣ насъ.

При разсвѣтѣ густой туманъ, жестокій вѣтръ и великое волненіе, лишили насъ помощниковъ нашихъ, мы ихъ едва могли видѣть, а потому къ спасенію нашему не оставалось другой надежды, кромѣ собственныхъ средствъ. Къ нижнему концу бушприта привязали оставшейся накоуозъ съ компасомъ, и стоящій у онаго Офицеръ, направлялъ дѣйствія двухъ матрозовъ поставленныхъ на руль. Вѣтромъ насъ несло къ берегамъ Англіи, скоростію около двухъ съ половиною миль въ часъ, и мы будто отдохнули, хотя ни глазъ закрыть, ни чувствованій успокоить не могли; несомы были по произволу жестокаго вѣтра и волненія, на суднѣ безъ всякаго вооруженія.

31° Марша вѣтръ стихъ, но волненіе было великое, и мы примѣтили сильное теченіе или приливъ; по счисленію полагали что находимся близъ мыса Уэсанта, опасались мелей; стоящій на вершинѣ обломка мачты сказалъ, что видитъ подводныя каменья съ правой стороны; тогда мы всѣ бросились распутывать одинъ изъ цѣпныхъ

канатовъ, что стоило тяжкихъ трудовъ. Удивленія достойно какимъ образомъ канаты могли быть такъ перепутаны; къ полуночи когда мы почти кончили нашу работу, вѣтръ перемѣнился и понесъ насъ къ мысу Лизарду. По утру 1го Апрѣля въ Страстную Пятницу, мы начинали утѣшаться надеждою, что скоро достигнемъ въ Фальмутъ; до чешырехъ часовъ по полудни насъ несло къ сему порту по три узла въ часъ, при крѣпкомъ вѣтрѣ отъ SW, вдругъ вѣтръ съ равною силою задулъ отъ NNW.

Въ сіе время мы увидѣли новаго рода опасность, увидѣля что другая стихія намъ угрожаетъ бѣдствіемъ; чтобы узнать нѣтъ ли сухихъ сухарей открыли бродкамеру, она была наполнена дымомъ, и всѣ сухари и мука были почти тлѣющія, а какъ подлѣ бродъ-камеры находилась въ совершенной цѣлости крюйтъ-камера, то мы поспѣшили всѣ сухари и муку выбросить за бортъ.

Вѣтръ несъ насъ въ Англійскій Каналъ, отдаляя отъ береговъ Англіи; 4го Апрѣля увидѣли островъ Алдерней, и въ близости онаго судно подъ парусами, выпалили изъ

оставшейся у насъ одной пушки, судно къ намъ подошло. Начальствующій онымъ Капитанъ Люкасъ объявилъ, что идетъ на шлюпѣ изъ Сутгамптона къ острову Жерзею, тотчасъ велѣлъ спускать шлюпку, предложилъ всякую помощь, взяль нашъ несчастный Катеръ на буксиръ и на завтра во Вторникъ по утру 5^го^ Апрѣля, мы уже стояли у Геліерской набережной на островѣ Жерзеѣ. Губернаторъ острова и всѣ вообще служащіе и неслужащіе, изъявили и доказали намъ искреннее участіе въ нашемъ бѣдствіи. Чрезъ двѣнадцать дней, пароходъ отвелъ катеръ въ Портсмутъ. Главный командиръ въ семъ портѣ Адмиралъ Дюргамъ съ другими Флагманами пріѣзжалъ на катеръ, они видѣли въ какомъ бѣдственномъ положеніи мы находились и что претерпѣли. Когда Катеръ зданъ къ порту, Начальникъ нашъ Лейтенантъ Бисонъ назначенъ Командиромъ прекраснаго вновь построеннаго брига Бонета, и ему позволили взять всѣхъ оставшихся на катерѣ Офицеровъ и служителей; всѣ до одного съ удовольствіемъ пошли къ прежнему своему Начальнику.

Путешествіе Англійскаго флота Капитана Бака, для отысканія Капитана Росса, въ 1834 и 1835 годахъ.

Капитанъ Россъ, какъ извѣстно отправился въ 1829 годѣ и съ того времени не получали ни какаго о немъ свѣдѣнія. Въ 1832 годѣ братъ его подалъ Королю, просьбу о принятіи мѣръ къ отысканію Англійскихъ Мореплавателей, въ тѣхъ мѣстахъ гдѣ они могли находиться. Капитанъ Бакъ бывшій въ путешествіи съ Капитаномъ Франклиномъ въ Сѣверныхъ странахъ Америки съ 1819го по 1827й годъ, представилъ Географическому обществу, какимъ образомъ расположить изысканіе. Правительство рѣшилось отправить Капитана Бака; назначило для сего 2000 фунтовъ стерлинговъ (50.000 рублей), съ тѣмъ чтобы компанія Гудсонова залива дала нужныхъ людей, припасы, и какъ на сіи издержки потребно было 3000 фунтовъ, чтобы пріяшели Капитана Росса добавили 1000 фунтовъ подпискою.

Съ Капитаномъ Бакомъ, подъ его начальство назначили одного Офицера врача

Кинга и 18 человѣкъ служителей, дали разные Астрономическіе инструменты, Долландовъ компасъ для наблюденія наклоненія, особенный для ежедневныхъ перемѣнъ въ склоненіи, три инструмента Профессора Ганштена, три хронометра, и предписано обратить все вниманіе и попеченіе къ главному предназначенному ему дѣлу, то есть къ отысканію Капитана Росса и бывшихъ съ нимъ; при возможности производить наблюденія относящіяся до наукъ.

Король, Герцогиня Кентская мать Принцессы Викторіи (которая по смерти Короля вступитъ на престолъ Великобританіи), Герцогъ Сусекскій, пригласили къ себѣ Капитана Бака, изъявили ему искреннія желанія успѣха въ его предпріятіи, Король объявилъ что будетъ покровитель онаго, Принцесса Викторія подарила карманный компасъ и математическій инструментъ. Чтобы Капитанъ Бакъ могъ имѣть большую власть надъ состоящими подъ его Начальствомъ, дѣйствуя отъ лица Правительства, Государственный Секретарь Управляющій Департаментомъ Англійскихъ колоній далъ ему слѣдующее предписаніе:

„По прибытіи изъ Нью-Іорка въ Монреаль, вы отправитесь тою дорогою, которою обыкновенно слѣдуютъ торгующіе мѣхами, и можете притти къ *озеру Невольника* около 25го Іюля; тогда обратитесь на Сѣверо-востокъ, или ежели найдете за лучшее по другому направленію, чтобы достигнуть рѣки *Улевъ-ее-шогъ-дезетъ* (Великой рѣки рыбъ), которая какъ полагаютъ выходитъ изъ озера Невольника, или въ окресностяхъ онаго, течетъ къ Сѣверу до моря и вездѣ судоходна. По прибытіи на берега сей рѣки, выберите удобное мѣсто для зимованья, и употребите часть находящихся съ вами людей къ построенію жилищъ, съ остальными отправтесь по рѣкѣ, старайтесь дойти къ устью и устройте при ономъ весьма видныя примѣты, на случай ежели бы Капитанъ Россъ пришелъ къ сему мѣсту, и оставте увѣдомленіе, что слѣдующею весною вы возвратитесь. Вамъ должно непремѣнно до наступленія зимы быть въ пріуготовленномъ зимовьѣ; въ продолженіи сего времени года постройте два судна и коль скоро откроется возможность, весною отправтесь по рѣкѣ внизъ.

Главное ваше попеченіе должно состоять о томъ, чтобы достигнуть мыса Гарри, при которомъ разбито судно Фурія, бывшее подъ начальствомъ Капитана Парри, извѣстно что Капитанъ Россъ полагалъ взять оставшуюся съ онаго провизію.“

„На пути вашемъ вдоль берега, съ крайнимъ тщаніемъ смотрите, нѣтъ ли какихъ знаковъ или признаковъ, по которымъ бы можно заключить, что проходили искомые вами путешественники (особенно при входѣ въ проливъ Геклы и Фуріи), и ежели вы ихъ отыщите не достигнувъ мыса Гаррія, предложите имъ съ вами возвратиться къ нашимъ заведеніямъ при Гудсоновомъ заливѣ. Ежели еще не дошедъ до берега вы усмотрите какія либо слѣды искомыхъ вами, тогда приложите всякое стараніе, чтобы узнать какія могли быть ихъ намѣренія, куда они направили путь, и обратите поиски ваши на тотъ путь. При всѣхъ сихъ дѣйствіяхъ, каковы бы не были надежды къ успѣху, вамъ должно для сохраненія состоящихъ подъ начальствомъ вашимъ, возвратиться въ зимовье во времени, то есть

не позже какъ между 12^мъ и 20^мъ Августа; отъ благоразумныхъ и осторожныхъ вашихъ о семъ распоряженій, зависятъ послѣдствія предпріятія.“

„По возвращеніи къ зимовью, осмотрите ваши съѣстные припасы, и ежели будетъ сообщеніе съ заведеніемъ при большомъ озерѣ Невольника, удостовѣрьтесь получите ли нужные для васъ съѣстные припасы, и ежели получить возможно, посвятите другое лѣто на обрѣтеніе и обозрѣніе мѣстъ еще неизвѣстныхъ; но ежели узнаете, что припасовъ для васъ нѣтъ, слѣдующею весною возвратитесь въ Англію.“

„Всѣхъ вашихъ дѣйствій первая и главная цѣль отыскать бывшихъ съ Капитаномъ Россомъ, хотя бы одного человѣка; вы однако же составите карту еще неизвѣстныхъ мѣстъ, которыхъ достигнете, и когда свободное время позволитъ, займитесь наблюденіями по наукамъ, для чего и дадутъ вамъ нужные инструменты; въ заключеніе еще повторю, что всѣ ваши стремленія должны быть направлены къ главному предстоящему вамъ дѣлу, доколѣ вы

не удостовѣритесь въ невозможностиисполнить.“

Капитанъ Бакъ отправился изъ Англіи Февраля 17го 1833 года, прибылъ въ Ню-Іоркъ 24го Марта, оттуда до Албани на пароходѣ, потомъ сухимъ путемъ пріѣхалъ 9го Апрѣля, въ Монреаль гдѣ для нужныхъ пріуготовленій остался до 25го, и пользуясь симъ временемъ съ крайнею точностію повѣрилъ ходъ трехъ хронометровъ; Долондовыми и Ганштеновыми стрѣлками производилъ наблюденія о магнитѣ и силѣ онаго. Изъ Монреаля на лодкахъ по рѣкѣ Св. Лаврентія 11го Маія прибылъ къ мѣсту называемому порогъ Святыя Маріи, гдѣ весьма благопріязненно приняшъ Начальникомъ и Офицерами отряда Американскихъ войскъ, составляющихъ гарнизонъ сего укрѣпленія. Запасшись съѣстными припасами еще на пять недѣль, продолжалъ путь, и 20го Маія пришелъ къ форту Вильгельмъ. Въ семъ мѣстѣ оставя большія гребныя суда, на которыхъ шли изъ Монреаля, взялъ построенныя по приказанію Начальства два прекрасныя гребныя судна, весьма удобныя для плаванія по мелководнымъ рѣкамъ.

Кромѣ сихъ двухъ, взяли еще судно, раздѣлили весь грузъ какъ возможно равно на каждое, дабы они на ходѣ имѣли равную скорость, и въ перешаскиваніи при переволокахъ затрудненія были равныя.

Продолжая путь на сихъ судахъ, Капитанъ Бакъ переходилъ разными озерами, въ нѣкоторыхъ мѣстахъ суда перешаскивали. Достигнувъ форта Александра 6го Іюня, остановился для ожиданія Главнаго управляющаго всѣми заведеніями Гудсоновой компаніи, Губернатора Симсона; получивъ отъ него возможныя пособія и предписанія Начальникамъ въ дальнихъ заведеніяхъ, отправился къ продолженію пути 11го Іюля, и 17го прибылъ къ заведенію Норвейгаузъ на рѣкѣ Якова (*River Jack*). Съ сего мѣста такъ сказать начались исполненія предпріятія Капитана Бака, то есть путь къ странамъ гдѣ могъ надѣяться достигнуть предназначенной ему цѣли; отправился изъ Норвей-Гауза 28го Іюля, и въ описаніи путешествія говоритъ о семъ слѣдующимъ образомъ: „Когда суда отвалили отъ берега, сердце мое билось радостью надежды, я ви-

дѣлъ себя на пути къ оправданію сдѣланной мнѣ довѣренности, къ исполненію ожиданія и благотворительнаго намѣренія; чувствованія и духъ мой возвысились.“

На ночь Капитанъ Бакъ приставалъ къ берегу, но иногда противный крѣпкій вѣтръ принуждалъ его останавливаться и днемъ; объ одномъ изъ таковыхъ случаевъ въ повѣствованіи его сказано: „Пользуясь легкимъ вѣтромъ, въ три часа утра мы отправились не на греблѣ, а подъ парусами. По древней пословицѣ *вѣтерокъ сдѣлался большимъ вѣтромъ*, чрезъ два часа вѣтръ такъ усилился, что мы принуждены искать убѣжища при берегѣ. Мнѣ кажется для мореплавателей нѣтъ ничего прискорбнѣе, какъ на прѣсной водѣ, въ рѣкѣ, быть въ зависимости вѣтра. Простирая плаваніе неизмѣримымъ Океаномъ, можно смиренно переносить произвольное дѣйствіе стихій, но видѣть себя на неизвѣстное время прикованнымъ къ берегу, когда предъ глазами моими при томъ же вѣтрѣ птицы не останавливали своего полета, сіе было для меня несносно.“

Продолжая путь разными озерами и

рѣками, 5го Іюля пришли въ заведеніе Кумберландъ Гаузъ; 17го къ острову Кро. Въ сихъ мѣстахъ получили пріуготовленную провизію, взяли собакъ и веревокъ; потомъ 25го и 29го останавливались при другихъ заведеніяхъ, взяли нѣсколько матеріаловъ нужныхъ для устроенія зимовья. „4го Августа, (говоритъ Капитанъ Бакъ) мы встрѣтили флотилію лодокъ наполненныхъ Эскимовцами разнаго пола и лѣтъ; по пронзительнымъ и разнообразнымъ крикамъ, мы уже знали о ихъ приближеніи; одна изъ лодокъ особенно привлекла мое вниманіе, насъ трое въ оной бы не усѣлись, а восемь человѣкъ мущинъ и женщинъ поджавъ ноги сидѣли какъ ярмунскія сельди въ боченкахъ.“

8го Августа достигли въ большое озеро Невольника къ форту Резолюціи. Капитанъ Бакъ старался собрать какія можно свѣдѣнія о рѣкѣ *Улевъ-ее-чогъ-дезетъ*, которая какъ предполагали приведетъ къ морю; 11го поспѣшилъ отправиться къ отысканію оной, осматривалъ всѣ берега озера, на востокъ увидѣль рѣку впадающую въ озеро, продолжая путь сею рѣкою наполненною мелями

и порогами, нѣсколько разъ принужденъ вытаскивать и переносить свое судно; тягость сего труда была усугубляема несмѣтнымъ множествомъ такъ жестоко уязвляющихъ комаровъ и мошекъ, что кровь текла изъ лицъ какъ бы отъ укушенія піявицы, и боль иногда становилась несносною. На рѣкѣ болѣе и болѣе находили каменьевъ и пороговъ, наконецъ достигли большаго озера, которое Капитанъ Бакъ назвалъ Валмслей, потомъ другое еще большее, назвалъ озеромъ Айлмеръ, въ честь послѣдняго Генералъ-Губернатора Канады. Въ восточной сторонѣ сего озера, 28го Августа увидѣлъ потоки направляющіеся къ небольшому озеру, заключилъ что нашелъ искомое имъ начало рѣки, назвалъ оное Сюссексъ, въ честь покровителя своего Герцога Сюссекскаго брата Короля Англійскаго; вскорѣ удостовѣрился, что сіи потоки были началомъ рѣки *Члевъ-ее-чогъ-дезетъ*.

Наступало окончаніе мѣсяца Августа, Капитанъ Бакъ, слѣдуя предписанію и попеченію о исполненіи возложеннаго на него дѣла, пошелъ въ обратный путь, но по

другому направленію; проходилъ большимъ озеромъ, длиною около сорока, шириною около двадцати миль, назвалъ озеромъ Артиллеріи, и 7го Сентября достигъ оконечности восточнаго берега озера Невольника, къ тому мѣсту гдѣ строили зимовье. На другой день въ воскресенье читали положенныя Англійскимъ исповѣданіемъ молитвы, и сверьхъ того молитвы благодарныя за успѣшное начало предпріятія. 16го Сентября Г. Кингъ пришелъ на двухъ судахъ съ разными припасами.

Зимовье строили на песчаной равнинѣ поросшей мохомъ, кустарниками и деревьями, при сѣверной оконечности губы длиною до 16ти, шириною около 5ти миль. Капитанъ Бакъ и всѣ бывшіе съ нимъ расположились въ палаткахъ и шалашахъ, всѣ работали усердно и успѣшно.

Эскимовцы увидя что путешествователи живутъ на берегу, начали къ нимъ приходить, просили пищи, потому что отъ неудачнаго промысла у нихъ голодъ, и они оставляли стариковъ и старухъ на голодную смерть; Капитанъ Бакъ охотно по возможности имъ помогалъ, но долженъ

былъ наблюдать крайнюю осторожность, чтобы находящіеся съ нимъ не претерпѣли недостатка.

Въ нѣсколько дней, домъ и обсерваторія срублены и вскорѣ совершенно окончены. Обсерваторія была квадратная по двѣнадцати футовъ въ каждую сторону, съ прихожею на западной сторонѣ, въ прихожей были двѣ двери, внѣшняя отворялась на югъ; крыша была острая изъ обтесанныхъ не пиленыхъ досокъ, четыре окошка противъ главныхъ четырехъ румбовъ, въ каждомъ окошкѣ вставлено по небольшому стеклу. Въ срединѣ обсерваторіи врыли на три фута въ землю бревно въ семь футовъ въ длину и въ два съ половиною въ діаметрѣ, и подкрѣпили подпорами, а на столбѣ прикрѣпили четвероугольный толстый брусъ; сдѣлали досчатый полъ, такъ что при запертыхъ дверяхъ, разность между температуры на воздухѣ и въ строеніи была токмо 7°, 8′. Предположивъ производить наблюденія о магнитѣ, во всемъ построеніи не употребили ни одного гвоздя и ни сколько желѣза. Для огражденія отъ приходящихъ съ ружьями, или топо-

рами, сдѣлали вокругъ палисады діаметръ сей окружности было 70 футовъ. На крѣпкой жерди вышиною въ 15 футовъ на сѣверной сторонѣ крыши подняли флюгеръ; по направленію истиннаго магнитнаго меридіана поставлены были жерди, и внутри на сѣверной же сторонѣ, на столбѣ укрѣпили горизонтально доску съ начертаніемъ всѣхъ румбовъ компаса, дабы лучше опредѣлить на какой румбъ мы будемъ видѣть явленія которыя могутъ послѣдовать. Съ сего мѣста измѣрили высоту горъ. Немедленно приступили къ наблюденіямъ силы магнита и наклоненія стрѣлки, употребили къ сему стрѣлки Гантштена и Долонда, и сдѣланную углами по совѣту Капитана Бичея. Три спиртовые термометра поставили внутри обсерваторіи, снаружи четыре на сѣверной и одинъ на южной сторонѣ подъ дѣйствіемъ Солнца. Предварительно сравнивали степень возвышенія и пониженія ихъ и брали среднія показанія оныхъ. Инструментъ для наблюденія ежедневнаго склоненія, сдѣланный Жонсономъ по расположенію Профессора Кристи, поставили по магнитному меридіану и ежедневно опъ

осьми часовъ утра до полуночи, десять разъ записывали склоненія. Температуру записывали пятнадцать разъ въ продолженіи 24^хъ часовъ.

Вскорѣ по устроеніи и расположеніи всего нужнаго въ обсерваторіи, увидѣли необыкновенное, особеннаго примѣчанія достойное, съ сѣвернымъ сіяніемъ соединенное явленіе, которое Капитанъ Бакъ описываетъ слѣдующимъ образомъ: „Въ 5^ть часовъ 30 минутъ по полудни, наблюдая прохожденіе звѣзды, я увидѣлъ исходящій свѣтъ изъ за темнаго, отдѣльнаго, продолговатаго облака на O $\frac{1}{4}$ къ SO; свѣтъ былъ въ видѣ дуги въ 38°, направлялся къ Сѣверу и Югу. Другая болѣе блѣстящая, но узкая дуга, вдругъ поднялась къ O $\frac{1}{4}$ NO и прошла между черными почти горизонтальнымъ облакомъ и звѣздами, которыя еще не могли быть хорошо видимы сквозь сѣверное сіяніе. Я тотчасъ обратился къ магнитной стрѣлкѣ, усмотрѣлъ что она не въ покоѣ, но не качается; поднявъ глаза удивился что упомянутое предъ симъ черное горизонтальное облако, уже не въ томъ видѣ и распространилось въ длину, къ Западу. По-

смотря на Востокъ увидѣлъ другое также измѣняющееся черное облако направляемое къ Западу, и мало по малу оно соединилось съ первымъ и совершенно скрыло звѣзды. Между тѣмъ сѣверное сіяніе послѣдовательно принимало разные виды и особенно виды дугъ разной ширины, возвышенныхъ отъ 30^мин до 50^мин градусовъ и окруженныхъ свѣтлыми лучами, которые выходили подъ прямыми углами. Облако при началѣ явленія усмотренное близъ горизонта, было также освѣщено, а при восточномъ краѣ въ видѣ молніи блистали лучи и кривыя огненныя линіи; на западной сторонѣ явились также лучи и линіи; потомъ всѣ разные свѣты соединясь постепенно уменьшились и наконецъ совершенно изчезли, и звѣзды были во всемъ ихъ блистаніи. Сѣверное сіяніе по великому онаго возвышенію, не произвело большаго дѣйствія на магнитную стрѣлку, но въ послѣдствіи при другихъ сѣверныхъ сіяніяхъ, перемѣны въ склоненіи оказывалось восемь градусовъ.“

Домъ нашъ былъ длиною въ 50, шириною въ30 футовъ, построенъ какъ всѣ дома заведеній въ сихъ мѣстахъ, то есть срубленъ

изъ дерева, пазы замазаны сементомъ составленнымъ изъ глины, песку, грязи и травы. Въ домѣ было четыре отдѣльныя комнаты и на срединѣ одна большая, въ которой принимали и помѣщали приходящихъ природныхъ жителей; въ каждой горницѣ была печь и хотя дымилась, но согрѣвала. Всѣ заведенія, или шакъ называемые *форты* Гудсоновой компаніи въ сихъ странахъ, отличены особеннымъ названіемъ, и потому Капитанъ Бакъ назвалъ свое заведеніе *Fort Relyance* (слово Relyance значитъ совершенное довѣріе, надѣяніе), и въ описаніи путешествія говоритъ: „Я далъ сіе названіе въ изъявленіе что уповаемъ на милосердіе Провидѣнія, ибо мы съ покорностью надѣялись, что покровительство сего милосердія не оставитъ насъ посреди шѣхъ разнообразныхъ трудовъ и опасностей, которымъ будемъ подвержены. Широта сего мѣста опредѣлена съ великою точностію 62°, 46′, 29″ сѣверная, долгота 109°, 0′, 38″,9 западная отъ Гринвича, склоненіе компаса 35°, 19′ восточное, наклоненіе 84°, 44′.

Природные жители отъ недостатка въ промыслѣ рыбы, дикихъ оленей и быковъ

крайнѣ нуждались въ пропитаніи, приходили просить пищи у Капитана Бака; въ Декабрѣ наступилъ совершенный голодъ, къ которому присоединилась стужа, и многіе отъ сихъ двухъ причинъ погибли. Въ бѣдственномъ, ужасномъ положеніи жителей, всѣ бывшіе съ Капитаномъ Бакомъ принимали живѣйшее участіе, дѣлили съ ними по колику могли свои съѣстные припасы, но сами претерпѣвали въ оныхъ недостаткъ, однако же не унывали; Капитанъ Бакъ прилѣжно продолжалъ разнообразныя свои наблюденія, и 17го Генваря когда морозъ былъ 56°, 6 производилъ опыты о дѣйствіи холода, о сѣрномъ и селитренномъ эфирѣ, и другіе, и въ описаніи путешествія сказано:

„Стужа была такова, что въ небольшомъ покоѣ, восемь горящихъ весьма толстыхъ отрубковъ сухаго лѣса, уменьшали холодъ шокмо до 4° 44′, чернила замерзли, всѣ выкрашенные ящики, особенно сосновые разкололись. Кожа наша на всемъ тѣлѣ, а больше всего на рукахъ треснула съ болью, мы принуждены мазашь жиромъ; въ одинъ день стоя въ трехъ фушахъ отъ огня, я умывался и волосы мои мгновенно обмерзли;

изъ сего можно заключить, какова была чрезмѣрная стужа; она удалила отъ насъ всѣ жизнью одаренныя творенія. Мы привыкли видѣть около нашего жилища бѣлыхъ куропашокъ, но они хотя хорошо выносили холодъ, скрылись; услыша карканье вороны, я вышелъ ее посмотрѣть, она улетѣла на западъ; одинъ только вѣтръ прерывалъ глубокое молчаніе въ ужасныхъ и бѣдственныхъ странахъ нашихъ.“

Жестокая стужа продолжалась и въ Февралѣ мѣсяцѣ, въ Мартѣ начала нѣсколько уменшаться; Капитанъ Бакъ послалъ пріуготовить лѣсъ на два малыя гребныя судна, для плаванія внизъ по рѣкѣ *Улевъ-еечогъ-дезетъ*, и приступилъ къ строенію оныхъ на берегу озера Арпиллеріи; Апрѣля 25го получилъ увѣдомленіе, что Капитанъ Россъ возвратился въ Англію. Капитанъ Бакъ говоритъ о семъ толь важномъ для него извѣстіи слѣдующимъ образомъ:

„Мы услышали крѣпкій ударъ въ двери и съ симъ вмѣстѣ увидѣли вошедшаго запыхавшагося человѣка, который съ поспѣшностію подалъ мнѣ пакетъ и сказалъ: Онъ воз-

врашился. Кшо онъ, Августинъ? (*) Слава Богу. Нѣтъ не онъ, а Капитанъ Россъ. Капитанъ Россъ возвратился? возможно ли? какъ о томъ узнали? Пришедшій остановился, посмотрѣлъ на меня и показывая на пакетъ, сказалъ, распечатайте. Я нашелъ официальное ко мнѣ увѣдомленіе и нѣсколько частныхъ писемъ отъ бывшихъ съ Капитаномъ Россомъ, отъ Губернатора Симсона и многихъ другихъ изъ Америки и Англіи, которые подтверждали сіе чудесное избавленіе, и описывали какъ оному вообще обрадовались. Наша радость была совершенная; мы поспѣшили всѣ въ совокупности принесши благодареніе милости Провидѣнія, которое въ утѣшительныхъ обѣщаніяхъ Священнаго писанія повторяетъ, что можетъ извести насъ къ свѣту изъ тьмы глубины моря."

„Размышленія о толь чудесномъ спасеніи заступили мѣсто всѣхъ другихъ нашихъ чувствованій и помышленій. Предъ

(*) Одинъ изъ бывшихъ съ Капитаномъ Бакомъ посланъ имъ въ другое неблизкое заведеніе, и полагали, что на пути какимъ либо образомъ погибъ.

полученіемъ сего неожиданнаго извѣстія, мы собирались завтракать, лишились желанія ѣсть и во весь день были какъ будто въ горячкѣ. Мы двое съ Г^мъ Кингомъ весьма рѣдко отступали отъ крайней бережливости въ нашихъ припасахъ, но по поль радостному извѣстію, подчивали всѣхъ бывшихъ съ нами, и сами выпили по большому стакану пунша."

Спасеніе Капитана Росса, перемѣнило дѣйствія Капитана Бака; онъ положилъ итти только на одномъ суднѣ, выбравъ изъ бывшихъ съ нимъ десять человѣкъ самыхъ надежныхъ. Съ наступленіемъ Маія мѣсяца начали показываться признаки весны, и въ концѣ мѣсяца жаръ былъ чрезмѣрный 41°; какая разность температуры прошивъ бывшей 17^го Генваря стужи 56°, 7′.

Іюня 7^го Капитанъ Бакъ отправился въ путь, имѣя уже не ту цѣль, которая предстояла ему въ прошедшемъ годѣ, отправлялся шокмо для произведенія обрѣтеній, и описываетъ отбытіе свое изъ *форта Надѣяніе*, слѣдующимъ образомъ:

„Можно представить что я чувствовалъ отправляясь въ пустыни сѣвера. Я

избѣгнулъ отъ дѣйствія бѣдствій суровой зимы, отъ дѣйствія зрѣлища и извѣстій о страданіяхъ и смерти несчастныхъ природныхъ жителей, отъ скучнаго и утомляющаго образа жизни, отъ самыхъ трудныхъ препятствій и жестокихъ заботъ.— Наконецъ открылось мнѣ новое поприще; меня подкрѣпляли: любопытство, надежда и желаніе участвовать въ необыкновенныхъ случаяхъ и произшествіяхъ. Ожидаемыя мною препятствія и опасности, не уменшили, но пріумножили мое рвеніе. Когда нашъ фортъ остался у меня за спиною, я почувствовалъ, что грудь моя облегчилась отъ угнетенія и сердце билось живѣе, какъ у выходящаго на свободу изъ тюрмы. Товарищъ мой Г. Кингъ раздѣлялъ мои ощущенія, мы съ радостью вступили въ путь и быстро шли впередъ.“

Съ таковыми чувствованіями и расположеніемъ, Капитанъ Бакъ отправился къ новымъ поискамъ и трудамъ, почти тѣмъ же путемъ, которымъ въ прошедшую осень возвратился отъ рѣки *Улевъ-ее-чогъ-деземъ*; 28го Маія спустилъ судно съ сію рѣку, и по всѣмъ собраннымъ свѣдѣніямъ

можно было надѣяться выйти въ Полярное море. Въ продолженіе Іюня мѣсяца погода стояла туманная, дожди, градъ и вьюга, а въ Маіѣ мѣсяцѣ какъ выше сказано былъ великій жаръ. Продолжая путь рѣкою, отъ пороговъ и стремительнаго теченія Капитанъ Бакъ встрѣтилъ великія затрудненія и опасности, отъ которыхъ судно не однократно было подвержено гибели. 16го Іюля увидѣли большую рѣку, такой же широты какъ Темза въ Вестминстерѣ, назвали оную рѣкою Байля; продолжая путь, видѣли другія рѣки и каждую отличили особымъ названіемъ.

Рѣка Байля текла отъ Юго-запада и впадала въ ту рѣку, которою шелъ Капитанъ Бакъ. 19го достигли широты 66°, вступили въ обширное озеро; увидѣли непрерывное ледяное поле простирающееся вонъ изъ вида; однако же 22го пробились сквозь сіе поле, при Юго-восточной оконечности озера (которое Капитанъ Бакъ назвалъ озеромъ Макдугаль). Въ семъ мѣстѣ узкой прошокъ, тихо, но съ непреодолимою силою протекаетъ между двухъ скалъ, высотою до осми сотъ футовъ. Непрерывные пороги прину-

дили путешествователей, все что было на суднѣ нести по берегу на большомъ пространствѣ, а судно шло съ великою опасностію; нѣсколько разъ теченіе прибивало такъ близко къ каменьямъ, что ежели бы на одинъ дюймъ ближе, оно бы погибло; но бывшіе на суднѣ дѣйствовали съ такимъ искуствомъ и смѣлостію, что избѣгли угрожающихъ опасностей, которыя на разстояніи 90, миль принуждали къ крайнимъ усиліямъ и страху; наконецъ пришли къ послѣднему и самому большому порогу, каковаго еще не встрѣчали; въ семъ мѣстѣ увидѣли толпу Эскимовцевъ. Путешественникамъ показалось, что нѣкоторые приглащаютъ ихъ знаками пристать къ берегу, но когда судно приближилось, мужчины начали бѣгать, ужаснымъ голосомъ кричали, махали копьями и грозили разными шѣлодвиженіями. Не взирая на сіе Капитанъ Бакъ присталь къ берегу, вышелъ изъ судна одинъ, не имѣя при себѣ видимаго оружія, пошелъ прямо къ Эскимовцамъ, поднялъ руки и закричалъ *Тили* (сіе слово на языкѣ Эскимовцевъ значитъ миръ), они тотчасъ бросили копья

на землю, положили руки на грудь, также кричали *Тили* и многія другія слова. Капитанъ Бакъ сказавъ также нѣсколько словъ ихъ языкомъ, потчасъ каждому изъ Эскимовцевъ подарилъ по двѣ блестящія пуговицы, и пріобрѣлъ ихъ благопріязненное расположеніе и они пригласили его въ свои жилища. У Капитана Бака былъ небольшой Словарь, при помощи котораго онъ могъ нѣсколько объясняться съ Эскимовцами, и получилъ нѣкоторыя свѣдѣнія о положеніи мѣстъ; начертилъ на бумагѣ направленіе рѣки, а одинъ изъ Эскимовцевъ взялъ карандашъ и начертилъ направленіе берега отъ устья рѣки, сначала не много къ Сѣверу и поворотилъ къ Югу; повелъ Капитана Бака на высокую скалу, показалъ рукою на Сѣверъ, потомъ на Югъ и продолжая обращаться отъ Запада на Востокъ сказалъ *Таріона, Таріона*, море, море; послѣ повернувъ руку на OSO остановился и сказалъ *Таріона-наи*, въ семъ мѣстѣ моря нѣтъ. Капитанъ Бакъ видѣлъ также женщинъ, дариль ихъ пронизками, нарисовалъ съ одной портретъ и съ нѣсколькихъ изъ мущинъ, и Эскимовцы доказали ему свои пріязненныя

расположенія слѣдующимъ дѣйствіемъ: узнавъ что по крутизнѣ и быстротѣ при порогахъ не возможно оными спускаться и должно судно перенесши, Капитанъ Бакъ просилъ пособія Эскимовцевъ, они съ удовольствіемъ на сіе согласились, усердно помогли, судно за пороги перенесено и Капитанъ Бакъ говоритъ въ описаніи своего путешествія: „я могу сказать, что сіи добрые люди доставили мнѣ возможность достигнуть моря.“

На другой день Іюля 29го находясь по наблюденію въ широтѣ 67°, 7′, 31″, долготѣ 94°, 39′, 45″, западной отъ Гринвича, опредѣлили склоненіе компаса 8°, 50′ западное, къ вечеру увидѣли далеко на Сѣверъ величественный мысъ и назвали оный именемъ Принцессы Викторіи. „Мѣсто къ которому мы достигли, (говоритъ Капитанъ Бакъ), можно почитать устьемъ рѣки *Тлевъ-ее-гогъ-де-зетъ*, она извилистыми направленіями течетъ пятьсотъ придцать Географическихъ миль, между такъ сказать желѣзныхъ стѣнъ, совершенно безлѣсныхъ береговъ, иногда разливается въ обширныя озера, коихъ горизонтъ небес-

ный и водяный, оставлялъ мореплавателей въ недоумѣніи какимъ путемъ имъ должно слѣдовать; перешедъ чрезъ девяносто три порога разной крутизны, низвергаясь съ оныхъ съ великою быстротою *Тлевъ-ее-чогъ-де-зетъ*, наконецъ впадаетъ въ Полярное море въ широтѣ 67°; 11′, долготѣ 94°, 30′, западной отъ Гринвича, на 37 миль южнѣе рѣки Мѣдныхъ рудъ, и на 19ть южнѣе рѣки Бака.“

Предъ вечеромъ увидѣли къ Западу много льда, но Капитанъ Бакъ не останавливаясь продолжалъ путь; 31го находился по наблюденію въ широтѣ 67°, 31′, 24″, долготѣ западной 95°, 2′, 16″, и хотя главное его дѣло состояло въ отысканіи Капитана Росса, который уже былъ въ Англіи, однакоже Капитанъ Бакъ стрѣмился продолжать Географическія изслѣдованія, доколѣ не встрѣтилъ непреодолимыхъ препятствій, и невзирая на непрестанныя дурныя погоды, проливные холодные дожди и снѣгъ, среди льдовъ которые почти совершенно не допускали ити впередъ, не взирая что по великой сырости мховъ и папоротниковъ, не возможно было оныхъ

зажечь, а другихъ растѣній въ сихъ мѣстахъ нѣтъ, и потому не только варить пищу, но невозможно было разводить огня для чая; не взирая на все сіе, твердый и неутомимый Мореплаватель продолжалъ усилія свои ищти далѣе. 11го Августа по крѣпкому вѣтру отъ SW, надѣялся что ледъ будетъ отнесенъ въ море, но напротивъ симъ вѣтромъ льдины совокупились плотнѣе. 13го вечеромъ не видно было придцати футовъ чистаго пространства воды, какъ вдругъ весь ледъ быстро двинулся на WNW. Капитанъ Бакъ заключилъ; что когда такое обширное ледяное поле отнесло въ сію сторону, вѣроятно по сему направленію находится море, или великій заливъ, или проливъ, но на другой день ледъ опять принесенъ на прежнее мѣсто, и 16го Августа Капитанъ Бакъ увидѣлъ, что нѣтъ возможности продолжать путь далѣе, и въ описаніи своего путешествія говоритъ:

„Я предполагалъ изъ бывшихъ со мною, оставить четырехъ человѣкъ при суднѣ и нашихъ припасахъ и вещахъ, съ прочими и съ Гмъ Кингомъ, берегомъ ищти къ

мысу Турнагайну, но сего не возможно было исполнить по крайней тонкости земли, въ которую увязали до колѣнъ, особливо при несеніи тягостей, и возвращаться надлежало бы прежнимъ продолжительнымъ, трудным путемъ рѣкою, на которой крутые пороги, быстрое паденіе водъ, непрестанно подвергали опасностямъ. По всѣмъ симъ причинамъ, я собралъ всѣхъ мнѣ сопутствующихъ и объявилъ, что назначенное Правительствомъ время нашего возвращенія наступило, и намъ остается поднять флагъ Великобританіи, при щроекратномъ возклицаніи въ честь Его Величества, и мы назовемъ сію часть Америки, *Землею Короля Вильгельма IV.*; предложеніе мое принято съ радостію, и по исполненіи сей обязанности, мы подкрѣпили силы свои выпивъ по стакану грока. Широта сего мѣста опредѣлена 68°, 13′, 37″, долгота западная 94°, 58′; слѣдовательно отъ мыса Турнагайна не болѣе какъ на нѣсколько миль.“

Ледъ немного отъ берега отдвинулся, и Капитанъ Бакъ 16го Августа пошелъ обратно на Югъ; затрудненія, препятствія

на пути противъ теченія, работы и усилія нужныя для перенесенія судна умноженныя дурными погодами и стужею были несравненно больше прежнихъ. При озерѣ Гарри встрѣтили человѣкъ шестьдесятъ Эскимовцевъ, но по изъявленнымъ ими непріязненнымъ расположеніямъ и угрозамъ, не нашли за нужное останавливаться, продолжали путь противъ теченія тридцать дней, видѣли изрѣдка медвѣдя, дикаго быка, или лося, всѣ берега были пусты, даже летучія насекомыя скрылись. Съ 17го Сентября выпалъ снѣгъ, вода на веслахъ и около обшивки судна замерзала. 24го достигли рѣки Агельдей, направленіе теченія ея на небольшомъ пространствѣ, но наполнено порогами, быстрыми водопадами, судно надлежало часто переносить, наконецъ порогъ совершенно отвѣсный и весьма высокій остановилъ путешествователей; не далеко отъ сего мѣста увидѣли другой водопадъ низвергающійся въ глубину пяти сотъ футовъ, Капитанъ Бакъ назвалъ оный водопадомъ Парри. 27го Сентября по четырехъ мѣсячномъ отсудствіи, прибылъ въ устроенное имъ, выше упомянутое зимовье, назван-

ное *Фортъ Упованія*, сдѣлалъ нужныя въ оном исправленія, чтобы прожить зиму по возможности удобнѣе, поставилъ на прежнемъ мѣстѣ Астрономическіе и другіе инструменты, и въ продолженіи зимы производилъ разныя наблюденія; составилъ карту и журналъ своего путешествія и обрѣтеній. Марта 21го 1835го года, отправился въ обратный путь, 10го Апрѣля прибылъ къ форту Шипевейну, 24го Іюля въ Норвей-гаузъ и 6го Августа въ городъ Монреаль; со времени отбытія изъ сего города, путешествіе Капитана Бака простиралось на 7500 миль, въ числѣ коихъ 1200 миль въ мѣстахъ до него неизвѣстныхъ. 8го Сентября на пакетботѣ пришелъ въ Ливерпуль; по прибытіи въ Лондонъ представленъ Королю и принятъ весьма милостиво.

Путешествіе Капитана Бака, которое продолжалось два года семь мѣсяцовъ, особеннаго примѣчанія достойно. Онъ доказалъ что имѣетъ всѣ качества нужныя для подобныхъ предпріятій, а потому Англійское Правительство желая довершить опознаніе предѣловъ Америки въ самыхъ сѣ-

верныхъ широтахъ, положило сдѣлать новое отправленіе, и къ исполненію сего дѣла назначило Капитана Бака. Достигнувъ на западный берегъ залива Гудсона, Капитанъ Бакъ послалъ одинъ отрядъ для описи губы Венера и прилежащихъ береговъ, и соединитъ сію опись и наблюденія съ произведенными, Капитаномъ Парри, и Россомъ; другой отрядъ отправленъ къ продолженію обозрѣнія береговъ Полярнаго моря.

О горячемъ ключѣ Гейзерѣ и огнедышущей горѣ Геклѣ, наостровѣ Исландіи.

Исландія по значенію сего слова, *Ледяная земля*, состоитъ изъ цѣпи горъ, коихъ вершины всегда покрыты снѣгомъ, а во внутренности непрестанное пламя; огнедышущихъ горъ на семъ островѣ нѣсколько, знаменитѣйшая изъ оныхъ Гекла, въ южной части, верстахъ въ семи отъ берега, возвышается надъ поверхностію моря на 4800 футовъ. Дѣйствіе огнедышущей горы Скаптфель въ 1783 году было ужасное, плодоносный округъ обращенъ

въ пустыню покрытую огарками, облака изъ пепла и испаренія сѣрныя, распространились почти по всему острову и произвели повальную болѣзнь. Самымъ большимъ доказательствомъ великаго множества горючихъ веществъ въ Исландіи и въ близости оной, служитъ появленіе въ томъ же 1783 году, новаго острова на Юго-западъ отъ Рекіанеса въ 65°, 20′, широты и 5°, 40′, долготы западной, а въ 1795 году острова уже не было, вѣроятно составился токмо изъ лавы и пензы поднятыхъ выше поверхности моря силою подводнаго изверженія и потомъ постепенно опустившихся. Извѣстный Датской службы Контръ-Адмиралъ Левенорнъ описалъ появленіе сего острова.

Въ Исландіи много горячихъ ключей, разной степени теплоты, тѣ которыхъ воды текутъ тихо, какъ обыкновенныхъ ключей, называютъ Бани, по Исландски *Лаугаръ*; извергающія съ великимъ шумомъ воды кипящія, называютъ Котлами *Гвереръ*. Изъ сихъ ключей болѣе всѣхъ примѣчанія достоинъ Гейзеръ не далеко отъ города Скальгольта на срединѣ равнины, на кото-

рой до сорока меньшихъ ключей; отверзтіе онаго 19 футовъ въ діаметрѣ. Архіепископъ Троиль въ описаніи острова Исландіи говоритъ, что видѣлъ возвышеніе Гейзера до осмидесяти осьми футовъ, и что водяной столбъ окруженъ густымъ дымомъ. Въ недавнемъ времени открылся новый ключь названный Строкръ, котораго діаметръ не такъ великъ, но изверженіе сильное и возвышеніе большое. Исландцы пользуются сими ключами для разныхъ потребностей: варятъ на оныхъ мясо, яицы и зелень, но плотно закупариваютъ горшки, чтобы оградить пріуготовляемую пищу отъ сѣрнаго запаха; въ сихъ же ключахъ парятъ и гнутъ дерево.

Въ Іюлѣ мѣсяцѣ истекающаго 1836го года, Французскій путешествователь въ Исландіи Г. Мартенъ, былъ въ разныхъ примѣчанія достойныхъ частяхъ сего острова, между прочимъ у ключа Гейзера и на горѣ Геклѣ, и описываетъ свои замѣчанія слѣдующимъ образомъ:

„Кипящій ключь Гейзеръ на болотной равнинѣ окруженной черными горами, посреди оныхъ возвышается Гекла покрытая

снѣгомъ; въ близости находится другой большой конусообразный ключь Строкръ, который также достоинъ вниманія путешествователей; на каждомъ шагѣ разныя ключи, широкія и глубокія, цвѣта голубаго, другіе меньшіе и лишь только начинающіе вытекать изъ подъ мховъ; воды сихъ ключей разливаются во всѣ стороны по землѣ и приводятъ оную въ окаменѣлость, а паръ изъ подземнаго котла выходящій, дымными облаками распространяется по всей равнинѣ.„

„Изъ Гейзера воды извергаемы не постоянно и не въ опредѣленное время, сіе зависитъ отъ дождя, вѣтровъ и времени года. Мы поставили нашу палатку между ключей, чтобы лучше наблюдать изверженіе, и ожидали онаго съ нетерпѣніемъ. Днемъ не хотѣли удалиться, ночью по очереди не спали, дабы дать знать сопутникамъ нашимъ, что изверженіе наступило. Когда бассейнъ Гейзера началъ волноваться, слышенъ былъ звукъ подобный пушечному выстрѣлу, и земля тряслась какъ отъ сильныхъ ударовъ; мы побѣжали къ самому бассейну, но ключь будто бы смѣясь надъ на-

ми, тихо вытекалъ изъ за краевъ, какъ вода вытекающая изъ сосуда. По двухъ дневномъ напрасномъ ожиданіи, мы принудили ключь Строкръ къ изверженію, стрѣляли въ оный изъ ружей, бросили множество каменьевъ; воды въ глубокихъ своихъ пропастяхъ какъ будто почувствовали наносимое имъ оскорбленіе, вдругъ заревѣли, съ сильными порывами выкинули всѣ брошенные нами каменья, покрыли равнину пеною и дымнымъ облакомъ; ключь поднялся болѣе 80ти футовъ, густой паръ скрывалъ отъ насъ сей столбъ до половины, но выше, солнечные лучи отражались въ оном разными цвѣтами и вода отъ вершины ниспадала въ видѣ серебристаго и золотаго песка; изверженіе продолжалось двадцать минутъ, и два часа спустя въ ключѣ слышны были сильные повторяемые удары, вода выходила большими потоками съ пѣною какъ на волнахъ при бурѣ и всѣ цвѣты радуги украшали сію пѣну.„

„Мы видѣли знаменитое явленіе природы, изверженіе Гейзера, и потомъ чтобы увидѣть другаго рода изверженіе, отправились къ Геклѣ. Намъ предстояло пути на день

и надлежало переходить двѣ рѣки. На всемъ переходѣ мы были поражаемы бѣдственными слѣдами изверженія огнедышущихъ горъ, но когда прибыли къ подошвѣ Геклы, намъ показалось что мы еще ничего подобнаго не видали. Глубокія пропасти, стѣны изъ лавы, горы изъ пепла, страшныя груды каменьевъ приводили насъ въ удивленіе и ужасъ. Мы не могли итти прямо, надлежало обходить скалы, избѣгать пропастей, пробиваться между каменьевъ, на каждомъ шагу встрѣчали, или преграду изъ лавы, или рѣку, болото, произведенныя снѣгомъ низпадающимъ съ горъ; отъ времени до времени мы видѣли Геклу и ея бѣлую вершину позлащенную Солнцемъ. Наконецъ послѣ многихъ переходовъ въ ту и другую сторону въ томъ же кругу, достигли въ долину, окруженную скалами, и пересѣкаемую ручьемъ, увидѣли жилище огороженное валомъ изъ дерна, оно показалось намъ пріятнымъ мѣстомъ отдохновенія, послѣ похода продолжавшагося 16 часовъ безъ отдыха. Мы были уже при подошвѣ Геклы.„

„Съ самаго прибытія въ Исландію, главное наше желаніе стремилось къ тому, что-

бы достигнуть на вершину Геклы. Нѣсколько отдохнувъ, не взирая на пасмурную погоду, взявъ проводника отправились въ путь. Съ начала ѣхали верхомъ и могли видѣть всѣ такъ сказать произведенія огнедышущихъ горъ: ноздреватую мягкую пензу, которая подымается на вершину жерла, какъ пѣна на вершину кипящей воды, и силою вѣтра подобно пеплу уносима далеко; черные огарки какъ съ растопленнаго желѣза, лаву, плотный, гладкій Базальтъ и гладкіе черные камни, блестящія какъ спекло и чистыя какъ сталь „

„Чтобы оградить себя отъ снѣга и холода, мы надѣли толстые сертуки, большіе сапоги, и отъ труднаго пути чрезъ два часа устали до изнеможенія; мѣстами принуждены взлезать на скалы почти отвѣсныя, мѣстами на колѣняхъ ползти между каменьевъ, которые не твердо лежали на землѣ, и подъ нашими ногами катились, увлекали насъ съ собою назадъ, когда мы думали что подвигаемся впередъ; на пути не было ни одного деревца, къ которому можно бы опереться, ни одного куста за который можно бы ухватиться; всѣ сіи

каменья составляли такъ сказать стѣну движущуюся, раздѣляющуюся на части; мы почти непрестанно принуждены останавливаться. Двое изъ нашихъ спутниковъ ходившіе на горы большей высоты, сказывали что никогда не чувствовали такой усталости. Наконецъ достигнувъ на одно изъ многихъ острыхъ отвѣсныхъ возвышеній на Геклѣ, мы увидѣли другое, потомъ третье, увидѣли что вся гора состоитъ изъ таковыхъ возвышеній.„

„Въ продолженіи нашего труднаго пути небо покрылось мрачностію, задулъ сильный вѣтръ, дождь шелъ проливной и обратился въ снѣгъ; мрачность усугубилась, мы на близкомъ разстояніи ничего не могли видѣть, проводникъ нашъ усталъ, вышелъ изъ терпѣнія и не хотѣлъ итти далѣе, а мы еще были такъ сказать на первой ступени вершины Геклы и непремѣнно стремились достигнуть нашей цѣли; на силу уговорили нашего вожатаго къ продолженію пути и пошли далѣе. Вѣтръ и снѣгъ уменшились, сквозь туманъ пробивались лучи свѣта, но токмо такаго свѣта, отъ котораго темнота кажется еще большею. Мы увидѣли

ниже насъ, въ нѣкакомъ смѣшеніи кучи скалъ, мѣстами равнины покрышыя шуманами, сіяніе Солнца окруженнаго облаками, было блѣдное; не слышно, не видно было ни одного живаго шворенія, все погружено въ глубокое молчаніе пустынь, природа казалась мертвою.

Внезапно облака изчезли, вѣтръ разнесъ шуманъ, ошкрылось лазуревое небо, и всѣ красно-вершинныя, пепломъ усѣянныя горы окружающія Геклу, на которыхъ острыя ледяныя спицы, ярко отражали свѣтъ Солнца; ниже за сими горами видна равнина, гдѣ извергались ключи, а далѣе небольшія озера чистыхъ водъ; съ другой стороны горизонтъ нашъ составляло море освѣщенное сіяніемъ солнечныхъ лучей.

Смотря на сіе зрѣлище, мы нѣсколько времени были поражены пріятнымъ удивленіемъ. День сей казался намъ первымъ днемъ весны сихъ ужасныхъ мѣстъ; мы тотчасъ забыли всѣ трудности нашего пути, радостными возклицаніями привѣтствовали сіи отдаленнѣйшія пустыни, и старикъ нашъ вожатый, раздѣлялъ сіи чувствованія;

въ теченіи своей жизни онъ только второй разъ былъ на вершинѣ Геклы.

Инструментъ который съ пользою можно употреблять при исправленіи разныхъ устроеній флота (*).

Всѣмъ извѣстно, что во время военнаго и мирнаго плаванія, Флоту должно быть въ устроеніи, дабы суда въ движеніяхъ своихъ одно другому не препятствовали.

Обыкновенно Флоты устроиваютъ въ линію баталіи или ордеръ похода, одной линіи, или въ двѣ и въ три колонны. Въ сихъ построеніяхъ суда лучше сохраняютъ свои мѣста, и изъ двухъ или трехъ колоннъ всего удобнѣе переходить въ линію баталіи, въ которой Корабли и Фрегаты предстаавляютъ непріятелю большее число своихъ орудій, и потому почти во

(*) Сіе изложеніе и чертежъ инструмента, помѣщенный съ принадлежащими къ сей части Записокъ разными изображеніями, доставлены Адъютантомъ Г^на. Начальника Главнаго Морскаго Штаба ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА, Лейтенантомъ Фонъ-Глазенапомъ.

всѣхъ случаяхъ, особенно въ оборонительныхъ, сіе построеніе для сраженія на морѣ полезнѣе всѣхъ другихъ построеній.

Флотъ находящійся въ безпорядкѣ, лишенъ весьма важной выгоды, а именно взаимнаго подкрѣпленія судовъ оный составляющихъ; непріятель можетъ напасть на часть флота, отрѣзать, истребить, или взять нѣсколько судовъ, прежде нежели другія будутъ имѣть возможность подойти для подкрѣпленія. Въ мирное плаваніе, въ ночное или туманное время, суда Флота неустроеннаго въ какомъ либо ордерѣ, могутъ отъ того быть подвержены разнымъ нещастнымъ случаямъ, а потому сохраненіе порядка въ которомъ находится Флотъ, весьма важное дѣло. Малѣйшая перемѣна вѣтра всегда разстроиваетъ сей порядокъ, и должно тотчасъ или при первой возможности оной возстановить.

Правила руководствомъ для сего служащія, изложены въ разныхъ сочиненіяхъ: первое, извѣстная Морская Тактика сочиненная Іезуитомъ Павломъ Гостомъ, издана въ 1697 году подъ названіемъ: *L'art*

des armés navales, ou traité des evolutions navales (*).

Въ сей Тактикѣ, какъ и почти во всѣхъ подобныхъ сочиненіяхъ, движенія судовъ для перемѣны одного ордера въ другой, или для исправленія ордеровъ, подчинены правиламъ, основаннымъ на Геометрическихъ истинныхъ, и которыя съ математическою точностію опредѣляютъ движенія каждаго судна, но обстоятельства нерѣдко при самомъ исполненіи, вовсе лишаютъ Командира судна возможности пользоваться сими правилами. Иногда слѣдуя онымъ можно уменьшить нужную скорость въ построеніи, перемѣнѣ или исправленіи ордера, тогда какъ не слѣдуя симъ правиламъ избравъ курсъ сообразно съ положеніемъ и качествами судна, искусный Командиръ достигнетъ назначеннаго мѣста ско-

(*) Сію Тактику въ 1764 году, бывшій тогда Директоръ Морскаго Кадетскаго Корпуса, потомъ Президентъ Государственной Адмиралтействъ Коллегіи Иванъ Логиновичъ Голенищевъ-Кутузовъ, перевелъ подъ названіемъ: *Искуство военныхъ флотовъ, или сочиненіе о морскихъ эволюціяхъ*, издалъ и поднесъ Императрицѣ Екатеринѣ II.

рѣе и удобнѣе; но правила необходимы, и всегда когда можно, должно онымъ слѣдовать. Одна изъ главнѣйшихъ отъ сего пользъ та, что всѣ суда идучи параллельными курсами или въ кильваперѣ, не препятствуютъ одно другому вступить въ свое мѣсто, а таковое препятствіе въ многочисленномъ Флотѣ, весьма легко можетъ привесть оный въ безпорядокъ.

Испанскій Адмиралъ и Начальникъ Штаба Флота (*Mayor General de la Esquadra*) Массарредо, въ изданной имъ въ 1781^мъ^ годѣ сигнальной книгѣ предлагаетъ любопытства достойный инструментъ, облегчающій избраніе курса при исправленіи ордера послѣ перемѣны вѣтра. Инструментъ состоитъ изъ раздѣленной на градусы четверти круга, на радіусѣ котораго описано полукружіе раздѣленное также на градусы, и въ центрахъ четверти круга и полукруга A и C, утверждены Алидады. Радіусъ полукружія принятъ за единицу, раздѣленъ на 100 равныхъ частей, и представляетъ точное протяженіе линіи или колонны, которое должно увеличивать или уменьшить. Алидада четверти круга раз-

дѣлена на 200 равныхъ частей, равныхъ также частямъ раздѣленнаго радіуса полукруга, потому что Алидада равна діаметру сего круга.

Желая исправить линію баталіи, когда вѣтръ отошелъ на 4 румба, сохраняя тоже длину колонны, или другими словами, тоже разстояніе между судовъ, должно поставить Алидаду *AB* на 45°, Алидаду *CD* на дѣленіе 100, первой Алидады, число 70° означенное второю Алидадою на дѣленіяхъ полукруга равно углу, на величину котораго, заднему кораблю линіи и вмѣстѣ съ нимъ всѣмъ прочимъ, (кромѣ передоваго лежащаго въ дрейфѣ), должно спуститься отъ прежней линіи бейдевинда, чтобы придши на свое мѣсто въ исправленномъ ордерѣ. Ежели нужно при исправленіи ордера увеличить протяженіе линіи, на примѣръ на половину настоящей длины ея, тогда вторую Алидаду *CD*, поставить на 150 дѣленія Алидады *AB*, отъ чего она будетъ въ положеніи *CE*, и число 95° показываемое Алидадою *CD* на окружности полукруга, означитъ на сколько градусовъ должно спуститься.

Когда уменьшаютъ длину колонны, то-

гда дѣйствуя инструментомъ какъ теперь объяснено, должно Алидаду *CD*, поставить на такое число дѣленій Алидады *AB*, меньше 100, какое будетъ соотвѣтствовать желаемому уменьшенію длины линіи, или колонны.

Когда вѣтръ заходитъ, должно дѣйствовать точно также какъ и при отходящемъ вѣтрѣ, съ тою только разницею, что тогда передовой корабль или фрегатъ линіи или колонны, которому слѣдуетъ спуститься, должно предполагать въ точкѣ *C*, вмѣсто того, что при отшедшемъ вѣтрѣ былъ воображаемъ въ точкѣ *A*, то есть въ точкахъ соотвѣтствующихъ означеннымъ на чертежѣ инструмента Литерами *C* и *A*.

Мы видѣли выше, что судно по которому велѣно строить линію или колонну, должно почитать неподвижною точкою, потому что лежитъ въ дрейфѣ, но лежа въ дрейфѣ, судно сіе не только что не можетъ быть неподвижно, напротивъ должно оному дать непремѣнно столько хода впередъ, чтобы слушалось руля, отъ чего меньше будетъ упадать подъ вѣтръ, и не будетъ подвержено опасности свалиться съ другимъ судномъ, которое войдя въ свое мѣ-

сшо шакже ложится въ дрейфъ, и отъ того по углу означенному инструменшомъ, никогда не можно съ совершенною точностію опредѣлить направленія судна, но посему углу, Командиръ судна, или Офицеръ Начальствующій вахтою имѣешъ возможность, тошчасъ и во всякомъ случаѣ, узнашь хошя приближенно, куда ему спуститься, когда велѣно исправишь ордеръ въ которомъ Флошъ находился, сохраняя тоже разстояніе между судами, или увеличивая или уменьшая длину линіи или колонны.

Помпа изобрѣтенная Г^мъ Масси въ Лондонѣ. (*)

Изобрѣшшему сію помпу въ Англіи данъ шакъ называемый *Патентъ*, свидѣшельство, что она полѣзнѣе всѣхъ другихъ помпъ на судахъ употребляемыхъ, не исключая даже и шакъ называемыхъ *Кеттингъ* и ли *Шторма помпъ*. По произведенному въ Ширнессѣ опыту оказалось: что помпа

(*) Описаніе сей помпы и чертежей всѣхъ ея частей, сосшавлены Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ Подполковникомъ Гринвальдомъ; чертежи помѣщены съ принадлежащими къ сей часши Записокъ разными изображеніями.

изобрѣтенія Г^на Масси, выкачивала количество воды, въ продолженіи $8\frac{2}{3}$ минутъ вѣсомъ $11\frac{1}{20}$ тоновъ; Кеппингъ-помпа, соотвѣтственныхъ размѣреній, въ продолженіи сего же времени, выкачала только $9\frac{9}{10}$ тоновъ, и люди употребленные для дѣйствованія сею послѣднею, были многимъ болѣе утомлены. По сему обстоятельству и простотѣ механизма помпы, многіе опытные Англійскіе Офицеры полагаютъ, что должно вмѣсто Кеппингъ-помпъ, употреблять помпы новаго устроенія, тѣмъ болѣе, что они менѣе сложны и не огромны, а потому могутъ быть менѣе подвержены поврежденіямъ отъ непріятельскихъ выстрѣловъ. На 16^ти пушечный бригъ *Racer*, отправленный въ 1833 году въ Америку, дана помпа Г^на Масси для опыта, и по донесенію Командира брига оказалась весьма полезною.

Объясненіе всѣхъ частей сей помпы и на чемъ основано ея дѣйствіе.

Мѣдная труба *A*, простирающаяся изъ канала м е ж д у Кильсономъ и Лимберbодовымъ поясомъ, и соединяющаяся съ призматическимъ сосудомъ *BCDE*, горизонтальное сѣченіе коего, при высотѣ *FG*, изо-

бражено на чертежѣ. Внутреннее пространство сосуда раздѣлено на три части: *H,K* и *L*, первая цилиндръ, внутри котораго дѣйствуетъ пистонъ *M*, посредствомъ силы прилагаемой къ рукояткѣ *N*. Каждая изъ остальныхъ двухъ призматическихъ частей *K* и *L*, имѣетъ сообщеніе съ цилиндромъ *H*, чрезъ отверзтія *O,O*, изъ коихъ одно расположено при нижнемъ основаніи цилиндра, другое при верхнемъ. Въ каждой изъ частей *K* и *L*, два клапана *P,P*, открывающіеся свободно вверхъ, одинъ при нижнемъ основаніи, другой при верхнемъ; *Q*, чугунное колесо, называемое маховымъ, помѣщенное для произведенія центробѣжной силы, подобно какъ при паровыхъ машинахъ. *R*, овальный металлическій бассейнъ расположенный на палубѣ для приняшія выкачиваемой воды. *T*, металлическая коробка обхватывающая стержень *S*, сдѣланная для того, чтобъ недопустить атмосферный воздухъ проникать въ цилиндръ *H*, въ которомъ, какъ выше сказано, дѣйствуетъ пистонъ *M*. Коробка составлена одинаково съ тѣми, которыя для сего уже употребляютъ при паровыхъ цилиндрахъ.

Положимъ, что пистонъ *M*, отъ дѣйствія силы приложенной къ *N*, начинаетъ подниматься; воздухъ занимающій пространство *L*, будетъ отъ сего входить, чрезъ нижнее отверзтіе *O*, въ цилиндръ *H*, подъ пистонъ, и слѣдуя за онымъ во все время его восхожденія, отъ распространенія своей объемности постепенно дѣлаться рѣже, а отъ сего воздухъ, занимающій трубу *A*, откроетъ первый нижній клапанъ *P*, и уравновѣсится съ воздухомъ, наполняющимъ пространство *L*, и часть цилиндра *H*, подъ пистономъ, сдѣлается рѣже атмосфернаго, отъ чего вода въ льялѣ, подобно какъ и въ простой помпѣ, поднимется въ трубу *A*, на соразмѣрную высоту. Воздухъ наполняющій цилиндръ сверхъ пистона *M*, отъ подниманія онаго будетъ проходить чрезъ верхнее боковое отверзтіе *O*, въ пространство *K*, и усиливая плотность воздуха, откроетъ верхній лѣвый клапанъ *P*, и уравновѣсится съ внѣшнимъ атмосфернымъ воздухомъ. Изъ сего видно, что при каждомъ восхожденіи пистона *M*, будутъ открываться два клапана *P* и *P*, изъ коихъ одинъ *нижній правый*, другой *верхній лѣвый*.

Положимъ, что пистонъ *M*, достигнувъ большаго восхожденія, начинаетъ опускаться; воздухъ занимающій пространство *K*, будетъ отъ сего входить чрезъ верхнее отверзтіе *O*, въ цилиндръ *H*, сверхъ пистона, слѣдовать за онымъ во все время нисхожденія и отъ распространенія своей объемности, постепенно дѣлаться рѣже. Отъ сего произойдетъ, что воздухъ занимающій трубу *A*, откроетъ лѣвый нижній клапанъ *P*, и уравновѣсится съ воздухомъ, наполняющимъ пространство *K*, и часть цилиндра *H*, надъ пистономъ; слѣдовательно, также сдѣлается рѣже, и струйная вода, вошедшая прежде въ трубу *A*, съ восхожденіемъ пистона, вновь возвысится на нѣкоторую соотвѣтственную высоту при нисхожденіи онаго. Воздухъ наполняющій цилиндръ *H*, подъ пистономъ, отъ опусканія онаго будетъ проходить чрезъ нижнее боковое отверзтіе *O*, въ пространство L, и увеличивая плотность воздуха, откроетъ правый верхній клапанъ *P*, и уравновѣсится съ внѣшнимъ атмосфернымъ воздухомъ. Такимъ образомъ съ каждымъ нисхожденіемъ пистона *M*, будутъ откры-

ваться два клапана *P*, и *P*, изъ коихъ одинъ *лѣвый нижній*, другой *правый верхній*, то есть, совершенно обратные открывающимся при восхожденіи пистона *M*.

Всѣ теперь объясненныя дѣйствія Помпы Масси, служатъ доказательствомъ, которое подтверждено опытомъ, что какое бы пистонъ движеніе ни принялъ, восхожденіе или нисхожденіе, *два клапана діагонально расположенные всегда будутъ открываться*, другія *два противуположные первымъ, останутся закрытыми.*

По изрѣженіи воздуха, отъ движенія пистона, трюмная вода, подобно какъ и въ обыкновенной помпѣ, наполнитъ трубу *A*, и весь призматическій сосудъ *BCDE*, что совершается на практикѣ въ весьма короткое время.

Послѣ сего каждое движеніе пистона, вверхъ или внизъ будетъ сопряжено съ изливаніемъ воды на объемъ цилиндра *H*, чему излагать причину, послѣ выше описаннаго объясненія о атмосферномъ воздухѣ, уже не нужно.

На время не употребленія сей помпы, весь внѣшній ея приборъ, какъ то: колесо

Q, рукоятка *N*, сектора и проч. за изключеніемъ токмо одного стерженя *S*, и бассейна *B*, (врѣзаннаго нѣсколько въ настилку) легко можно снять для избѣжанія поврежденій при производствѣ работъ; бассейнъ *R*, покрываютъ глухимъ деревяннымъ футляромъ, такимъ образомъ, что на палубѣ помпа сего устроенія едва примѣтна.

О Призматическомъ Кругѣ (*).

Секстаномъ невозможно измѣрять угловъ, большихъ 120°, и какъ при разстояніяхъ, превышающихъ 60° сей инструментъ подверженъ погрѣшностямъ, увеличивающимся помѣрѣ увеличиванія наблюдаемаго угла, то для сего старались по возможности уничтожить таковые недостатки,

(*) Сіе описаніе Призматическаго круга и чертежи помѣщенные съ принадлежащими къ сей части Записокъ разными изображеніями, представлены состоящимъ въ Морскомъ Кадетскомъ Корпусѣ Лейтенантомъ Борисовымъ, который преподаетъ въ Корпусѣ Астрономію. Въ 1832 годѣ отъ Комитета издано переложенное Гмъ. Борисовымъ съ Нѣмецкаго языка описаніе Астрономическихъ наблюденій произведенныхъ Е. В. Прейсомъ въ второе путешествіе Капитана Коцебу.

и послѣ многихъ опытовъ Г. *Штейнгель* составилъ въ 1833 году „*Призматическій кругъ*„ инструментъ столько же удобный для наблюденій на морѣ какъ и Секстанъ, но не имѣющій тѣхъ недостатковъ, и превосходящій точностію всѣ угломѣрные инструменты, употребляемые въ мореплаваніи.

Призматическій кругъ состоитъ изъ двухъ мѣдныхъ концентрическихъ круговъ, Алидаднаго *a b c d*, (черт. 1 и 4й (*)) и градуснаго *e f g h*, обращающихся въ одной плоскости; изъ двухъ равныхъ, сдѣланныхъ изъ стекла треугольныхъ призмъ, верхней *i k l*, (черт. 1й и 6й), соединенной съ Алидаднымъ и нижней *m n o*, съ градуснымъ кругомъ, на общей оси; и изъ Астрономической зрительной трубы *p q*, (черт. 4й и 5й), которую стальною цапфою *r*, вкладываютъ въ цилиндръ *s t*, (черт. 1й и 4й) такимъ образомъ, чтобъ оси трубы и призмъ встрѣчались подъ прямымъ угломъ.

Край круга *e f g h*, прилежащій къ кругу

(*) Сіи два чертежа, чертежъ 6, и изображенія трубы, сдѣланы той же самой величины какъ въ инструментѣ.

Алидадному, раздѣленъ десятиминутными дѣленіями на 360°; на противуположномъ краѣ также сдѣланы дѣленія только черезъ 1°. Для счета дѣленій перваго края, сдѣланы на Алидадномъ кругѣ два діаметрально противуположные Верніера, они означаютъ 10″. На дѣленіяхъ втораго края считаютъ посредствомъ индекса u, (черт. 4й), прикрѣпленнаго къ цилиндру $s\,t$. Центральная часть каждаго круга соединяется съ ободомъ посредствомъ шести спицъ d,e,h,w и прочихъ. Въ градусномъ кругѣ стальная ось, продолжается въ обѣ стороны отъ плоскости онаго. Одинъ изъ концевъ сей оси свободно обращается въ гильзѣ $x\,y\,z$ (черт. 1й); къ другому, привинчиваютъ нижнюю призму, и около сего же конца обращается Алидадный кругъ посредствомъ цилиндрической пустоты, сдѣланной въ центрѣ. Изъ всего сказаннаго о кругахъ видно, что каждый изъ оныхъ можно двигать независимо отъ другаго. Движеніе Алидаднаго круга въ градусномъ останавливаютъ посредствомъ тисковъ a', (черт. 4й) и нажимательнаго винта b'. Тиски c', (черт. 1й) и нажимательный винтъ d', (черт. 1й и 4й);

такимъ же образомъ останавливаютъ движеніе градуснаго круга прикрѣпляя оный къ неподвижной гильзѣ. Придѣланный къ пискамъ a' микрометрическій винтъ e', сообщаетъ медленное движеніе алидадному кругу.

Сѣченія призмъ, перпендикулярныя къ общей ихъ оси должны быть равнобедренные прямоугольные треугольники. Къ Алидадному кругу посредствомъ винтовъ f', g' h', k', i', l' (черт. 1й и 4й) прикрѣпляютъ ширмы $m' n' o'$ верхней призмы, которая соединена съ ними винтами p', q', r', s', t' (черт. 4й) такимъ образомъ, чтобъ между обѣими призмами не было почти ни какаго промежутка. Большую боковую плоскость призмы заширмливаютъ желобкомъ u' (черт. 1й.) Ширмы дѣлаютъ такъ, чтобъ онѣ, доставляя призмамъ нужный свѣтъ, уничтожали вмѣстѣ съ тѣмъ всѣ цвѣтныя и фальшивыя изображенія.

У трубы Призматическаго круга двойной окуляръ (*), обѣимъ частямъ кото-

(*) Окуляромъ называютъ ту часть астрономической зрительной трубы, въ которой помѣщаютъ глазныя стекла.

раго предъ каждымъ наблюденіемъ можно дать такое положеніе, чтобъ сѣтка трубы и какой нибудь отдаленный предметъ (лучше всего большая звѣзда) совершенно ясно были видимы. Винты v', w' (черт. 2й и 7й) упираются въ раму сѣтки и двигая оную приводятъ ось трубы въ перпендикулярное положеніе съ общею осью призмъ. Находящееся передъ окуляромъ цвѣтное стекло, употребляютъ какъ и въ секстанѣ для опредѣленія коллимаціонной (*) погрѣшности, посредствомъ измѣренія солнечнаго діаметра, и для наблюденій высотъ Солнца посредствомъ искуственнаго горизонта. Для прочихъ солнечныхъ наблюденій надѣваютъ на предметный конецъ трубы, одно изъ двухъ различной густоты половинчатыхъ цвѣтныхъ стеколъ такъ, чтобъ оно перенимало лучи Солнца, идущіе чрезъ одну изъ призмъ къ предметному стеклу. Перпендикулярная къ оси трубы цапфа r укрѣплена въ придѣланномъ къ гильзѣ цилиндрѣ $s\ t$, винтомъ y' (черш. 1й и 4й).

(*) Погрѣшность индекса, или уголъ между большими гранями призмъ, когда индексъ перваго верніера поставленъ на нуль.

Ослабивъ сей винтъ, можно двигать трубу такимъ образомъ, что ось ея, оставаясь параллельною плоскости инструмента, будетъ встрѣчать разныя точки оси призмъ. Цилиндръ *s t* составленъ изъ двухъ трубокъ, плотно одна въ другую входящихъ. Винтъ *z'* проходя сквозь наружную трубку, упирается во внутреннюю. Изъ сего видно, что положеніе оси трубы, не встрѣчающей оси призмъ, можетъ въ таковомъ отношеніи быть исправлено. Движеніе внутренней трубкѣ даютъ здѣсь посредствомъ винта *y'*, дѣйствіе котораго будетъ тогда подобно дѣйствію спицы въ воротѣ.

Чтобы наружная трубка не мешала сему движенію, дѣлаютъ въ оной небольшой прорѣзъ *a''* (черт. 1й).

Дабы верніеры, при считаніи дѣленій были достаточно освѣщены, прикрѣпляютъ надъ ними бумажные листочки *b''*,*c''* (Черт. 1й и 4й), наклоненные къ плоскости инструмента подъ угломъ 45°. Люпки (*) *d''*,*e''* обращаются на кольцѣ, охватываю-

(*) Люпкою называютъ всякій простой микроскопъ.

щемъ центральный уступъ Алидаднаго круга. При наблюденіяхъ, гильзу навинчиваютъ на рукоятку f'' g'' (черт. 1^{й}). Всѣ части инструмента соединены между собою такимъ образомъ, что можно держать оный въ какомъ угодно положеніи. Большія боковыя плоскости призмъ и ось трубы расположены въ инструментѣ такъ, чтобъ первыя были параллельны взаимно, и къ послѣдней, когда индексъ трубы и первый верніеръ соотвѣтствуютъ нулямъ внутренняго и наружнаго дѣленія.

Чтобы измѣрить уголъ между двумя предметами посредствомъ Призматическаго круга, должно опредѣля глазомѣрно угловое разстояніе предметовъ поставить: 1^{е} верніеръ на половину, индексъ u (черт. 4^{й}) на четверть числа градусовъ измѣряемаго угла, тогда ось трубы очевидно будетъ въ симметрическомъ положеніи къ призмамъ, т: е: раздѣлитъ уголъ между большими боковыми плоскостями по поламъ. Послѣ сего трубу должно направить въ средину разстоянія между предметами, и привести плоскость инструмента въ плоскость, проходящую черезъ оба предмета и

чрезъ глазъ. Изображенія предметовъ будутъ тогда въ полѣ трубы; приведя оныя посредствомъ микрометрическаго винта e' въ совпаденіе, считаютъ число градусовъ, минутъ и секундъ, соотвѣтствующее первому верніеру. Число сіе, умноженное на два покажетъ искомый уголъ. При наблюденіяхъ высотъ свѣтилъ въ искуственный горизонтъ, число градусовъ, соотвѣтствующее первому верніеру прямо показываетъ уголъ возвышенія наблюдаемаго предмета надъ горизонтомъ. Какъ высота свѣтила отъ морскаго горизонта есть уголъ между свѣтиломъ и точкою горизонта, вертикально оному соотвѣтствующею, то правило для взятія высотъ будетъ тоже, какое наблюдаютъ вообще для измѣренія всякаго угла.

Дабы объяснить причину показанныхъ теперь дѣйствій, должно во первыхъ разсмотрѣть путь луча, падающаго на призму.

Лучь ab (черт. 3$^{\text{й}}$), идущій къ призмѣ, встрѣтясь съ оною въ b, переломится и пойдетъ по bc. Въ точкѣ c онъ отразится отъ плоскости AC подъ угломъ $b'cc$, равнымъ углу b, и, выходя изъ призмы въ b', опять

переломится на столько-же, какъ и прежде, слѣдовательно составитъ съ плоскостію *AC* такой-же уголъ, подъ какимъ былъ къ оной въ первоначальномъ своемъ направленіи. Изъ сего видно, что призмы можно принимать за плоскія зеркала, разница будетъ только въ томъ, что здѣсь, нѣсколько лучи параллельные плоскости *AC*, но даже идущіе нѣсколько сзади призмы доставятъ ясныя изображенія предметовъ.

Теперь пусть двѣ призмы, или, все равно, два плоскія зеркала, *AB*, и *CD* (черт. 5[й]), имѣющія положеніе большихъ боковыхъ прямоугольниковъ призмъ въ инструментѣ, пересѣкаются подъ угломъ *AED*. Лучь *aE* падая на каждое изъ зеркалъ, послѣ отраженія пойдетъ по прямымъ *Eb* и *Eb′*, уголъ *bEb′* будетъ вдвое больше угла *AED*; и такъ если на продолженіи линій *bE* и *b′E* будутъ находиться какіе нибудь два предмета, а на прямой *Ea*, ось трубы инструмента, то изображенія обоихъ предметовъ будутъ въ центрѣ сѣтки въ совпаденіи. Послѣ всего здѣсь сказаннаго ясно, почему 1[ый] верніеръ ставятъ на половину числа градусовъ измѣряемаго уг-

ла, и сосчитанное при оном число угловыхъ мѣръ умножается на два. Не трудно также объяснить, почему индексъ ставятъ на четверть числа градусовъ наблюдаемаго разстоянія, и трубу наводятъ въ средину между наблюдаемыми предметами; стоитъ только сообразить все, доселѣ сказанное объ отраженіи лучей отъ призмъ съ извѣстною физическою истинной, что одинаково ясныя изображенія въ зеркалѣ, при тѣхъ-же прочихъ обстоятельствахъ, бываютъ только въ томъ случаѣ, когда лучи, идущіе отъ предметовъ къ отражающей плоскости падаютъ на оную подъ одинакими углами.

Ежели бы центры внутренняго и наружнаго круга были совершенно въ одной точкѣ, тогда для счета дѣленій было бы достаточно одного 1^го^ верніера; но какъ ни какаго инструмента невозможно сдѣлать съ математическою точностію, слѣдовательно положеніе Алидаднаго круга въ градусномъ, почти всегда эксцентрическое; отъ того первый верніеръ показываетъ нѣсколько болѣе, или меньше настоящаго. Для уничтоженія сей погрѣшности упо-

требляютъ діаметрально - противуположный первому 2ой верніеръ, показывающій на столько же меньше или больше. Число градусовъ перваго вмѣстѣ съ полусуммою минутъ и секундъ (*) обоихъ верніеровъ, составляетъ отсчетъ на инструментѣ.

Изъ устроенія Призматическаго круга видно что въ ономъ для точнаго опредѣленія угловъ, нужны слѣдующія повѣренія:

1) Параллельности осей призмъ съ осью инструмента.

2) Перпендикулярности оси трубы къ оси призмъ.

3) Индекса 1-го верніера.

4) Дѣленій.

5) Цвѣтныхъ стеколъ.

Дабы повѣрить параллельность осей призмъ, укрѣпляютъ рукоятку инструмента такъ, чтобъ плоскость круговъ была почти горизонтальна, вынувъ винты f', g', h', k', i', l', (черт. 1й и 4й), снявъ ширмы

(*) Погрѣшность, происходящая отъ эксцентриситета, обыкновенно бываетъ въ нѣсколько секундъ.

съ укрѣпленной въ оныхъ верхнею призмою, отвинтивъ желобокъ u' (черт. 1й) и ослабя тиски c', обращаютъ наружный кругъ доколѣ лучь отъ какаго нибудь предмета, составляющій съ осью трубы уголъ въ 90°, отразясь отъ одной изъ меньшихъ боковыхъ плоскостей нижней призмы, войдетъ въ центръ сѣтки. Потомъ продолжаютъ обращать градусный кругъ, дабы вошло въ полѣ трубы отраженное изображеніе того-же предмета отъ другой меньшей плоскости. Ежели и сіе изображеніе явится въ центрѣ сѣтки, обѣ отражающія плоскости одинаково наклонены къ оси вращенія; ежели нѣтъ, тогда приводятъ оное туда посредствомъ винтовъ, находящихся въ металлическомъ основаніи призмы. Продолжая дѣйствовать винтами доколѣ, сіи слабыя и обыкновенное отъ большой плоскости, изображеніе, будутъ являться въ центрѣ сѣтки, доводятъ наконецъ всѣ боковыя плоскости призмы, до равнаго наклоненія къ оси инструмента, слѣдовательно ось призмы, до положенія съ оной параллельнаго. Нижняя призма такъ утверждена въ инстру-

ментѣ, что повѣреніе ея оси довольно дѣлать разъ или два въ годъ. Установивъ сію призму, не трудно уже привести въ настоящее положеніе и другую; должно привинтивъ желобокъ и верхнюю призму на мѣста, поставить индексъ и первый верніеръ на нули и наводить центръ сѣтки на какую нибудь ясно видимую звѣзду. Ежели оба изображенія звѣзды (отъ каждой изъ призмъ) совершенно совпадаютъ, сіе будетъ знакомъ, что оси обѣихъ призмъ находятся въ одной линіи; въ противномъ случаѣ, дѣйствуя винтами f', g', h', k', i', l' (черт. 1й и 4й), и микрометрическимъ винтомъ e', приводятъ оба изображенія въ центръ сѣтки, тогда верхняя призьма будетъ въ настоящемъ положеніи. Хотя прикрѣпленіе сей призмы къ инструменту не столь твердо, какъ нижней, но частое повѣреніе оной не будетъ затруднительно по причинѣ удобности, съ которою можно дѣйствовать винтами f', g', h', k', i', l'.

Для повѣренія перпендикулярности оси трубы къ оси призмъ, должно предварительно привести первую въ такое положеніе, чтобы она встрѣчала вторую. Поставивъ

индексъ трубы и 1ый верніеръ на нули, и установивъ (по глазомѣру) одну пару нитей, протянутыхъ въ фокусѣ трубы параллельно плоскости инструмента, приводятъ оба изображенія какаго нибудь предмета въ центръ сѣтки, и покачиваютъ инструментъ такимъ образомъ, чтобъ онѣ переходили отъ одного края поля трубы къ другому, оставаясь всегда между нитями, параллельными плоскости инструмента. Одинакая ясность обѣихъ изображеній во все продолженіе качанія будетъ признакомъ пересѣченія обѣихъ осей. Въ противномъ случаѣ дѣйствуютъ винтами z', y' (черт. 1ый и 4ый). Приведя обѣ оси въ пресѣченіе, для окончательнаго повѣренія положенія трубы, должно привести ея ось въ параллельность съ плоскостію инструмента. Сіе повѣреніе, равно какъ 3ью, 4ую и 5ую повѣрки, дѣлаютъ совершенно такимъ же образомъ какъ въ секстанѣ, съ тою только разностію, что всѣ отсчеты дѣленій умножаютъ на 2, а углы измѣряютъ по правиламъ, показаннымъ выше. О цвѣтныхъ стеклахъ должно замѣтить, что, вмѣсто того, чтобъ находить происходящую отъ

оныхъ погрѣшность, лучше посредствомъ наблюденій уничтожать дѣйствіе сей погрѣшности слѣдующимъ образомъ: въ измѣреніи ряда разстояній или высотъ, цвѣтное стекло употреблять такимъ образомъ, чтобъ въ 1, 3, 5, 7, и проч. изъ взятыхъ угловъ, было оно въ положеніи, обратномъ тому, въ какомъ находилось въ 2, 4, 6, 8 и т. д.

Отражающій Микроскопъ А. Гутрія.

Дабы прибавить увеличивающую силу и имѣть больше свѣта и ясности въ отражающемъ телескопѣ, должно чтобы въ ономъ было одно отраженіе; хотя сіе всѣмъ извѣстно, хотя употребили многіе способы, дабы обратить отражающій телескопъ въ отражающій Микроскопъ, но слѣдующій лучшій и самый простой оставленъ безъ вниманія. Приложенный чертежъ и объясненіе онаго, послужатъ доказательствомъ упомянутаго способа прибавлять увеличивающую силу, свѣтъ и ясность въ Микроскопѣ.

Дабудетъ *ABCD* (изобр. 1ое) труба, въ которой *m* предметное стекло, *n* глазное

стекло, *p* скважина для глаза на одномъ концѣ, на другомъ утверждено кольцо *AaDd*, коего ось съ осью трубы совпадаетъ. Сіе кольцо въ 1мъ изображеніи въ разрѣзѣ, въ изобр. 3мъ въ планѣ. *EF* круглая доска величиною равная кольцу, прикрѣплена къ оному тремя равными, и въ равномъ одинъ отъ другаго разстояніи столбиками; *Ea* одинъ изъ сихъ столбиковъ; всѣ три въ изобр. 2мъ. Впалое зеркало *GH* (изобр. 1ое,) прикрѣпленное къ круглой доскѣ *EF*, коего ось съ осью трубы совпадаетъ.

Лучи свѣта исходящіе отъ предмета помѣщеннаго въ фокусѣ, параллельныхъ лучей, по отраженіи проходятъ параллельно одинъ другому, но ежели сей предметъ перенести назадъ отъ зеркала въ извѣстную точку *O*, тогда лучи, послѣ отраженія сойдутся, и въ точкѣ *J* представятъ глазу увеличенный предметъ, который можно лучше разсмотрѣть глазнымъ стекломъ *n*, чрезъ глазное отверзтіе *p*.

Въ изображеніи 5мъ, предметъ находится на оси зеркала, *ab* сегментъ круга въ томъ же направленіи, какъ кольцо, изобр. 3ье, и на концѣ дыра *a*, такой величины, что-

бы сегментъ свободно вертѣлся по одному изъ столбиковъ; на другомъ концѣ дыра *b*, съ винтомъ и маленькою пружиною гвоздиками прикрѣпленною; *xy* инструментъ на которомъ предметъ утвержденъ и можетъ быть опущенъ ниже пружины во всякое положеніе. Въ изображеніи 4^тъ тотъ же сегментъ круга въ перспективѣ, винтомъ *f* привинчена часть веретена *ab*. Ежели столбики, на которыхъ веретено, перенесши въ дыры *a b* изобр. 2^ое, и одинъ провести въ дыру *c* на сегментѣ, тогда инструментъ установленъ.

Для употребленія микроскопа, должно поставить оный по направленію линіи *xy*, такимъ образомъ, чтобы предметъ былъ на оси зеркала, или все равно въ полѣ зрѣнія, и поворотить веретено, дабы установить фокусъ съ самою большею вѣрностію.

Вмѣсто цѣльной трубы *ABCD* изобр. 1^ое, несравненно лучше имѣть трубу раздѣленную на части, которыя можно выдвигать одну изъ другой, чрезъ что же глазное стекло прибавлять увеличивающую силу, соразмѣрно выдвинутой части трубы, и ко-

гда она вдвинута, тогда все стекло находится въ срубѣ, и инструментъ можетъ быть переносимъ. Увеличенный видъ предмета содержится къ оному соразмѣрно разстоянію отъ зеркала, и потому раздѣливъ разстояніе *JH*, (изобр. 1^ое), на разстояніе *OH*, и умноживъ увеличивающею силою глазнаго стекла (*), найдемъ увеличивающую силу Микроскопа.

О военныхъ судахъ въ исходѣ семнадцатаго вѣка.

Въ предшедшей 12^ой части Записокъ Комитета, помѣщено описаніе и приложены два изображенія знаменитаго Англійскаго 128^ми пушечнаго Корабля названнаго *Владѣтель Морей*, построеннаго въ 1637^мъ году, въ царствованіе Карла перваго, и чрезъ шестьдесятъ лѣтъ въ 1696 году, при введеніи въ Чатамскій докъ для починки, сгорѣвшаго отъ оплошности. Слѣдующія свѣ-

(*) Увеличивающую силу глазнаго стекла находятъ, раздѣливъ восемь дюймовъ, разстояніе предмета отъ глаза, на фокальное разстояніе глазнаго стекла въ дюймахъ.

дѣнія о судахъ, изъ коихъ состояли флоты разныхъ Государствъ, въ послѣдней половинѣ до истеченія семнадцатаго столѣтія, и изображеніе трехъ судовъ, достойны любопытства читателей Записокъ.

Въ сіе время Государства почитаемыя Морскими Державами, имѣли флоты многочисленные. Въ концѣ царствованія Короля Іакова II, который какъ извѣстно до возшествія на престолъ, былъ Генералъ-Адмираломъ, искустно предводительствовалъ флотомъ въ сраженіяхъ, въ Англіи въ 1688 году флотъ состоялъ изъ 59^ти кораблей называемыхъ тогда 1^го, 2^го, и 3^го ранга, таковыхъ которые помѣщали въ линію баталіи, они были отъ 90 до 60^ти пушекъ; кораблей 4^го ранга отъ 40^ка до 36^ти пушекъ 39; 5^го ранга т. е. фрегатовъ 26^ти пуш. 8; и 6^го ранга менѣе 25^ти пушекъ 7; бомбардирскихъ 3, брандеровъ 22. Число сихъ послѣднихъ по нынѣшнему образу дѣйствія флотовъ, несоразмѣрно велико съ числомъ линейныхъ кораблей и фрегатовъ, но въ то время, въ самыхъ сраженіяхъ и другихъ морскихъ предпріятіяхъ весьма часто употребляли брандеры; всѣхъ въ Англійскомъ

флотѣ кораблей и фрегатовъ было тогда 113. Въ войну наступившую въ упомянутый 1688й годъ и окончавшуюся Ризвикскимъ миромъ въ 1697 году, ознаменованную великими морскими дѣйствіями флотовъ Французскаго, и соединенныхъ Англійскаго и Голландскаго, въ Французскомъ флотѣ было линейныхъ кораблей 84, въ томъ числѣ стопушечныхъ 8; 90 пуш. 16; 80ти и 74хъ пуш. 24; 60ти пуш. 36; фрегатовъ 50ти и 40ка пуш. 24; всѣхъ кораблей и фрегатовъ 108. Флотъ Голландскій т. е. Республики Семи—соединенныхъ--Штатовъ, состоялъ изъ 50ти линейныхъ кораблей, отъ 90 до 60ти пушекъ; 20ти пятидесяти пушечныхъ, 19ти фрегатовъ отъ 46ти до 30ти пушекъ, всѣхъ кораблей и фрегатовъ 89, и 10 брандеровъ. Удивленія достойно, что такое малое Государство, какъ сія республика въ недавнемъ еще времени бывшая подданною Испаніи, возвела флотъ свой на равную степень съ флотами Французскимъ и Англійскимъ. Надмѣнная ея Повелительница, устрашавшая Европу своими сухопутными и морскими силами, обладающая сокровищами вновь открытой части свѣта, Испанія, отъ неб-

реженія Правительства, и когда Португалія свергла ея иго, Испанія была въ такомъ состояніи, что принуждена просить помощи у бывшихъ своихъ подданныхъ, и соединенныя эскадры Голландская и Испанская, начальствуемыя знаменитымъ Голландскимъ Адмираломъ Рюйтеромъ, разбиты Французскимъ Флотомъ при берегахъ Сициліи; Испанская эскадра почти вся истреблена. Послѣ сего пораженія, Испанія уже не могла быть на морѣ въ соперничествѣ съ Англіею, Франціею и Голландіею.

Правила кораблестроенія въ началѣ послѣдней половины семнадцаго вѣка, у всѣхъ сихъ Государствъ были почти совершенно одинаковы. Когда Венеціанская республика первенствующая своими морскими силами на Средиземномъ морѣ, обратила галеры въ такія суда, которыя называли *Военными судами*, они были почти четвероугольныя съ весьма высокими кормами; Испанія имѣя тогда большія силы на морѣ, послѣдовала примѣру Венеціи; Англія, Франція, Голландія не отступили отъ сихъ правилъ; между кораблями ихъ въ однихъ токмо украшеніяхъ высокихъ кормъ, были

различія, а безъ оныхъ можно бы принять Англійскіе корабли за Голландскіе, и Голландскіе за Французскіе. Наконецъ кораблестроители въ Англіи признали, что округленное или криволинейное образованіе подводной части, противустоитъ дѣйствію волненія лучше, нежели прежнее болѣе четвероугольное образованіе; однако же во многомъ не отступали отъ правилъ къ которымъ пріобыкли, именно: руслени, во время дѣтства кораблестроенія, дѣлали весьма низко; въ Франціи и въ Голландіи увидѣли неудобство таковаго расположенія, подняли руслени въ надлежащую высоту, то есть поставили надъ верхнимъ декомъ двухъ дечныхъ кораблей; въ Англіи не только руслени дѣлали по прежнему, но съуживали верхній декъ кораблей чрезвычайнымъ образомъ; на Голландскихъ корабляхъ верхній декъ былъ многимъ шире и руслени такъ высоко, какъ позволяли порты сего дека; на Французскихъ, верхній декъ былъ не такъ узокъ, какъ на Англійскихъ, но уже нежели на Голландскихъ.

Въ Исторіи Корабельной Архитектуры сочиненной Гмъ Шернокомъ, помѣщены

таблицы о размѣреніи всѣхъ судовъ, изъ коихъ состоялъ Англійскій флотъ въ вышеупомянутое время перемѣны правительства въ 1688 году. Длина 90 пушечнаго корабля большей длины была 146 футовъ, ширина 46 ф. 4 д., погруженіе 20 футовъ; корабля также 90 пуш. меньшей длины, 131 ф. при ширинѣ 48, погруженіе 23 фута; были и 80ти пушечные корабли называемые втораго ранга, длиною въ 139 футовъ, шириною въ 45 ф. 8 дюйм., погруженіе 21 фут.; 62хъ пушечные называемые третьяго ранга, были также длиною 140 ф. другіе 120 ф., при равной ширинѣ т. е. 40 футовъ; 40ка пушечные фрегаты или корабли четвертаго ранга, вообще длиною были отъ 100 до 110ти ф. при ширинѣ отъ 32хъ до 26ти футовъ; одинъ изъ таковыхъ фрегатовъ или кораблей при длинѣ 114ти фут. былъ шириною 28 ф., другой при длинѣ 88ми ф. шириною въ 27, разность въ длинѣ 26, въ ширинѣ только одинъ футъ. Сіи размѣренія служатъ доказательствомъ, что въ Кораблестроеніи не слѣдовали еще основательнымъ правиламъ. Выше упомянуто, что въ Англійскомъ флотѣ было тогда 22 брандера, вообще длиною отъ 85ти ф.

до 72^хъ Ф, 3 д., шириною отъ 25^ти до 20^ти футовъ, углубленіе въ полномъ грузу 12 и 11 футовъ.

Въ числѣ, особо присовокупленныхъ къ сей части Записокъ, разныхъ чертежей и изображеній, помѣщены: 1^е чертежъ и изображеніе Англійскаго брандера въ 1684^мъ годѣ, 2^е гребнаго, пушкою вооруженнаго судна принадлежащаго въ Флагманскимъ кораблямъ въ 1692 годѣ, и 3^е дабы доставить свѣдѣніе о вышеупомянушыхъ высокихъ кормахъ всѣхъ вообще кораблей въ второй половинѣ семнадцатаго вѣка, помѣщено изображеніе кормы Испанскаго корабля 2^го ранга ш. е. 80^ти пушечнаго, въ 1684 годѣ.

О книгахъ полученныхъ въ Комитетъ.

85. Traité des instrumens Astronomiques des Arabes composé au treziéme Siecle, par Aboul-Hassan-Ali, de Maroc, intitulé Collection des comencemens et des fins; traduit dc l' Arabe sur un manuscrit de la Bibliotheque royale par J.J. Sedillot, membre du Bureau des longitudes pour l' Histoire de l' Astronomie, imprimé par au-

torisation du Roi a l' Imprimerie Royale. 1835. 2 vol. in 4.

Изложеніе о Арабскихъ Астрономическихъ инструментахъ, сочиненное въ принадцатомъ столѣтіи Абулъ-Гассаномъ-Али изъ Марока, подъ названіемъ: *Собраніе началъ и окончаній.* Переведено съ Арабской рукописи изъ Королевской Библіотеки, И. И. Седилло, членомъ Департамента Долготъ, для Исторіи Астрономіи. Напечатано съ утвержденія Короля, въ Королевской Типографіи въ 1835 году, два тома, въ 4.

Когда Европа была еще погружена въ тмѣ невѣжества, Аравитяне заимствовали просвѣщеніе отъ народовъ ими побѣжденныхъ, отличались познаніями и успѣхами въ наукахъ и Словесности. Въ половинѣ осмаго столѣтія Калифъ Альмансуръ особенно покровительствовалъ Астрономію, и одинъ изъ его преемниковъ, Калифъ Альмамонъ царствовавшій въ Багдадѣ съ 813го до 853 года, распространилъ въ своихъ владѣніяхъ познанія въ Астрономіи. Съ того времени выходили на Арабскомъ языкѣ разныя сочиненія до сей науки относящіяся; нѣкоторыя переведены на Французскій

языкъ. Изъ сихъ сочиненій видно, что Арабскіе Астрономы слѣдуя общимъ Теоріямъ ученія Грековъ, сдѣлали лучшіе инструменты, ближе опредѣлили наклонность Эклиптики, Эксентричество Солнца, среднее онаго движеніе и предупрежденіе равноденствій, и для того производили множество наблюденій. Г. Седилло особенно занимаясь изслѣдованіемъ рукописей Арабскихъ, и особенно касающихся до Астрономіи, нашелъ многія послѣдовательныя драгоцѣнныя сочиненія о сей наукѣ, о которыхъ знаменитый Астрономъ Деламбръ въ Исторіи Астрономіи, говоритъ съ величайшею похвалою. Въ сихъ рукописяхъ между прочимъ видно, что Арабскіе Астрономы Эбнъ-Жуненъ, Эбнъ Шапоръ, Абульферъ, въ девятомъ и десятомъ столѣтіи употребляли въ вычисленіяхъ тѣ правила, и такъ сказать тѣ хитрости, которыя въ Европѣ придумали не прежде половины осмнадцатаго вѣка; въ вычисленіяхъ тригонометрическихъ видно, что они изобрѣтены Арабскими Математиками за 600 лѣтъ прежде нежели начали употреблять оныя въ Европѣ.

Въ Исторіи Наукъ не имѣли и давно же-

лали свѣдѣній и описаній всѣхъ инструментовъ, каковые были употребляемы Арабскими учеными, для произведенія наблюденій. Преложивъ сочиненіе Абулъ-Гассана-Али, который жилъ въ началѣ 13го вѣка, Г. Седилло доставилъ сіи свѣдѣнія. Абулъ-Гассанъ, не довольствовался подробнымъ описаніемъ устроенія инструментовъ, онъ нѣсколько излагаетъ подробныя правила какимъ образомъ дѣлать инструменты, но объясняетъ основанія сихъ правилъ. Первая часть его сочиненія состоитъ изъ Космографіи, Хронологіи, и Гномоники, и присовокуплены разныя способы раздѣленія и означенія времени. Въ второй части описаны инструменты употребляемые для измѣренія времени; инструменты собственно Астрономическіе, въ числѣ коихъ находится нѣсколько Квадрантовъ, Сферъ, Плани-сферъ, десять разныхъ Астролябій, Астрономическихъ колецъ, и инструменты которые особенно предназначены для наблюденія затмѣній, новолуній и нѣкоторыхъ другихъ явленій. Въ дополненіи къ рукописи, объяснено употребленіе всѣхъ сихъ инструментовъ и присовокуплены чертежи и многія за-

дачи и рѣшенія оныхъ посредствомъ вычисленія. Абулъ-Гассанъ путешествовалъ въ южныхъ областяхъ Испаніи и большой части сѣверной Африки. Астрономическими наблюденіями опредѣлилъ широту 41го города, начиная отъ Ифраны, (котораго широта 27°, 15′), до Столицы Египта, то есть на пространствѣ 900 миль отъ востока на западъ; большей части сихъ же мѣстъ опредѣлилъ долготу также по наблюденіямъ, а изъ звѣздъ вычислилъ широту и долготу 240ка, прямаго восхожденія 210ши, склоненія 180ши. Къ второй части приложено 138 разныхъ чертежей къ задачамъ, и изображеній инструментовъ.

Преложеніе сочиненія Абулъ-Гассана обратило въ Франціи вниманіе Астрономовъ и всѣхъ любящихъ сію науку и исторію наукъ, оно достойно ихъ любопытства.

86. Dictionaire des Sciences Mathematiques pures et apliquées, par une Societé d' anciens Eleves de l' Ecole Polytechnique, sous la direction d' A.S. Monferrier, membre de plusieurs Societés Savantes; premiere partie, depuis la lettre A, jusqu' a la lettre F. Paris 1835. in 4.

Лексиконъ Наукъ Математическихъ чистыхъ и приложенныхъ, обществомъ бывшихъ воспитанниковъ Школы Политехнической, подъ руководствомъ А. Ф. Монферрье, члена нѣсколькихъ Ученыхъ Обществъ. перьвая часть отъ литеры *A*, до литеры *F*. Парижъ 1835го года, въ 4.

На Французскомъ языкѣ въ 1789 году издана такъ называемая Методическая Энциклопедія, Encyclopedie methodique, расположенная не по алфавитному порядку, но отдѣльно по наукамъ, а въ каждой наукѣ, слова помѣщены по алфавиту. Сей Лексиконъ составленъ знаменитыми Математиками Даламбертомъ, Боссю, Лаландомъ, Кондорсетомъ, въ трехъ частяхъ въ четвертую долю листа. Въ пространномъ предувѣдомленіи, сочиненномъ Гмъ. Боссю, изложена исторія Математики съ того времени когда она возникла, до того времени когда изданъ Лексиконъ; сему прошло невступно половина столѣтія, въ продолженіи котораго въ Математическихъ наукахъ, и приложеніи оныхъ послѣдовали многія улучшенія, изобрѣтенія, и всѣ напечатанные экземпляры сего Лексикона уже давно распроданы; при-

нявшіе на себя трудъ составить новый Лексиконъ, воспитанники училища, въ которомъ Математическія науки процвѣтали, изъявляютъ свое особенное высокое объ оныхъ мнѣніе, слѣдующимъ образомъ:

„Математическія науки въ совокупности составляютъ порядокъ тѣхъ истинъ, каковыхъ познанія человѣческія до сего времени достигли. Общіе законы Вселенной и большая часть явленій отъ оныхъ происшекающія, всѣ многоразличныя отношенія количествъ и протяженій, измѣренія времени и пространства, все сіе объясняютъ намъ посредствомъ и дѣйствіемъ наукъ Математическихъ; въ святилищѣ утвержденныхъ сими науками неизмѣняющихся истинъ, человѣкъ имѣетъ особенное право чувствовать и помнить свое небесное начало.“

Таковое мнѣніе о важности Математическихъ наукъ, служитъ ручательствомъ что Г. Монферье и его сотрудники употребили возможныя усилія, чтобы произведеніе ихъ познаній, соотвѣтствовало сему мнѣнію. Всѣхъ словъ въ первой части 699, чертежей, рисунковъ и разныхъ изображеній, 230.

87. *Manuel de Matelotage et de manoeuvre (*), par M. P. J. Dubreuil, Lieutenant de vaisseau Commandant la Corvette d' Instruction des eleves de l' Ecole Navale. 1 vol. 8. Paris 1835.*

Ручная книга о искуствѣ матроза и о снастяхъ, М. П. И. Дюбрейлемъ, Лейтенантомъ корабля, Начальствующимъ учебнымъ Корветомъ воспитанниковъ Морской Школы. 1 томъ въ 8. Парижъ, въ 1835[мъ] году.

(*) Слово *Manoeuvre*, на Французскомъ языкѣ имѣетъ два разныя значенія, 1-е, веревки, снасти, такелажъ, цѣпи и другія желѣзныя вещи къ вооруженію и къ дѣйствію реями и парусами употребляемыя, называютъ *Manoeuvres*. Стоящій такелажъ *Manoeuvres dormantes*, бѣгущій такелажъ, *Manoeuvres courantes*, нижнія, верхнія снасти *Manoeuvres basses, hautes*, и всѣ другія снасти разными прилагательными именами отличаемыя, на Французскомъ языкѣ называютъ *Manoeuvres*. 2-е Симъ словомъ называютъ дѣйствіе судна, или судовъ, или эскадръ производимыя для исполненія какого либо намѣренія, какъ то: для положенія и отдаванія якоря, для перемѣны курса, для поворотовъ, для перемѣны разныхъ походныхъ и боевыхъ устроеній эскадръ. *Une belle Manoeuvre, une Manoeuvre hardie*, прекрасное дѣйствіе, смѣлое дѣйствіе.

Сіе сочиненіе разсмотрѣно двумя особенными коммисіями, прежде въ Брестѣ, потомъ въ Парижѣ подъ предсѣдательствомъ Контръ-Адмирала Гюгона, по предписанію Морскаго въ Франціи Министра, разсмотрѣно Адмиралтейскимъ Совѣтомъ, и въ журналѣ засѣданія онаго сказано: „Сочиненіе Гна Дюбрейля полезно для обученія молодыхъ людей посвящающихъ себя служенію на морѣ и особенно ученикамъ Морской шлолы; содержитъ весьма подробныя, вѣрныя объясненія всѣхъ дѣйствій въ матрозскомъ искуствѣ, и работъ и дѣйствій на судахъ подъ парусами и на якорѣ и потому Адмиралтейскій Совѣтъ нашелъ, что полезно бы было напечатать сіе сочиненіе; Министръ согласился съ мнѣніемъ совѣта и позволилъ Лейтенанту Дюбрейлю посвятить ему произведеніе трудовъ своихъ.“

Ручная книга о матрозскомъ искуствѣ, расположена въ три отдѣленія: *Первое*, О помѣщеніи вооруженія на принадлежащія мѣста, о бѣгущемъ такелажѣ, о привязаніи парусовъ и выходѣ на рейдъ; сіе отдѣленіе состоитъ изъ 284^хъ параграфовъ. *Второе*,

дѣйствія относящіяся до якоря, дѣйствія парусами въ хорошую погоду и въ дурную, употребленіе гребныхъ судовъ во время стоянія на якорѣ и подъ парусами, 277 параграфовъ; *Третье*, дѣйствія судна, во всѣхъ обстоятельствахъ, которыя могутъ случиться въ морѣ и на рейдахъ, когда судно находится отдѣльно и одно; 340 параграфовъ; чертежей приложено 30.

Въ приношеніи Министру сочинитель между прочимъ говоритъ: „Я употребилъ все отъ должности свободное мнѣ время на описаніе уроковъ, которые по объясненіи оныхъ ученикамъ, произведены ими въ дѣйствіе подъ моимъ руководствомъ, на начальствуемомъ мною корветѣ. Всѣ дѣйствія описаны съ предположеніемъ, по колику было возможно, всѣхъ случаевъ, которые встрѣтятся при сихъ дѣйствіяхъ; я нарочно производилъ сіи случаи на корветѣ, дабы тотчасъ практически рѣшить вопросъ, или заданіе въ урокахъ мною объясненные.“

88. *Recherches sur les voyages et decouvertes des Navigateurs Normands en Afrique, dans les Indes Orientales et en Ame-*

rique. Par L. Estancelin, Deputé du Departement de la Somme. 1 vol. 8. Paris 1832.

Изысканія о путешествіяхъ и обрѣтеніяхъ Нормандскихъ мореплавателей въ Африкѣ, въ Восточной Индіи и Америкѣ. Л. Эстанселеномъ, членомъ Камеры Депутатовъ отъ Департамента Соммы. 1 томъ, въ 8, Парижъ 1832 года.

Норманами или Нормандцами называли въ самыя древнія времена всѣхъ жителей сѣверныхъ странъ Европы, Швеціи, Норвегіи и Даніи, отъ двухъ словъ *Норд*ъ и *Манъ*, Сѣверный человѣкъ; всѣ обитаемыя ими страны были приморскія, и потому главный ихъ промыслъ, дѣйствія, происходили отъ мореплаванія, въ которомъ они были искусны, неустрашимы, предпріимчивы; въ пятомъ вѣкѣ уже простирали свои военныя поиски, грабительства на берегахъ Галліи, доходили до Испаніи и Португаллiи. Предъ ними, говорятъ древніе Историки *Сидоній*, и *Аполинарій*, мужество и страхъ были безполезны, потому что не удерживали дѣйствія Нордманцевъ; они продолжали ужасныя свои нашествія нѣсколько вѣковъ, имѣли великое множество судовъ, устрашали всѣ

прибрежныя области отъ Нѣмецкаго моря до устья Тибра. Императоръ Карлъ Великій употребилъ чрезвычайныя мѣры, дабы оградить отъ сихъ набѣговъ берега Франціи, но послѣ его смерти Нордманцы возобновили грабленія, опустошали всѣ приморскія страны отъ рѣки Эльбы до Гибралтарскаго пролива и потомъ въ Средиземномъ морѣ, продолжали дѣйствія свои на берегахъ Испаніи, Италіи и Франціи. На возвратномъ ихъ пути вошли въ рѣку Тагъ, взяли и ограбили Лиссабонъ. Въ повторенныхъ набѣгахъ въ Испаніи, они остановлены поселившимися въ оной Маврами, и вступили въ торговыя съ ними сношенія, увидѣли ихъ просвѣщеніе, художества. Пятьдесятъ лѣтъ спустя Нордманцы остановясь въ сѣверной области Франціи называемой Невстрія, перестали быть морскими наѣздниками, но постоянно и весьма выгодно производили торговлю съ Маврами, распространили оную на ихъ отечество древнюю Мавританію, и для того простирали плаваніе вдоль западныхъ береговъ Африки до 14° сѣверной широты; вскорѣ достигли къ Канарскимъ остро-

вамъ и овладѣли оными. Главное отправленіе производимо было изъ Діепа, и Нордманцы по искуству, неустрашимости въ мореплаваніи, не останавливаясь продолжали изслѣдованія свои и торговлю вдоль западныхъ береговъ Африки, и въ 1503 годѣ обошедъ мысъ Доброй Надежды, неболѣе какъ чрезъ шесть лѣтъ послѣ перваго путешествія Васко-де-Гаммы, достигли въ Восточную Индію. Въ сбратномъ плаваніи своемъ Атлантическимъ Океаномъ въ 1504^мъ году, пришли къ острову, который назвали *Терръ-Невъ* (Terre-Neuve) Новая Земля; въ 1508^мъ основали первое на оном селеніе, пристали къ той части береговъ Бразиліи, которая не была извѣстна Португальцамъ и по распоряженію Адмирала Колиньи на сихъ берегахъ также основали селеніе, но отъ неблагоразумнаго поступка Начальствующаго, оно вскорѣ переведено въ другое мѣсто. На сихъ дѣйствіяхъ оканчиваются обрѣтенія Нордманцевъ.—Въ доказательство своихъ изслѣдованій, Г. Эстанселенъ присовокупилъ нѣсколько выписокъ изъ повѣствованій о разныхъ путешествіяхъ и изъ журналовъ Мореплавателей. —

Сочиненіе сіе по разнымъ содержащимся въ ономъ обстоятельствамъ и замѣчаніямъ относящимся непосредственно до мореплаванія, достойно любопытства читателей Записокъ Комитета.

89. Archives des decouvertes et des inventions nouvelles faites dans les Sciences, les Arts, et les Manufactures, tant en France, que dans les pays Etrangers, pendant l' année 1835. Paris, 1 vol. 8. 1836.

Архивы открытій и новыхъ изобрѣтеній въ наукахъ, художествахъ и ремеслахъ въ теченіи 1835го года, въ Франціи и въ другихъ странахъ. 1 томъ въ 8, Парижъ, 1836 года.

Подъ симъ названіемъ уже нѣсколько лѣтъ, не всегда ежегодно, выходило въ Парижѣ любопытства достойное собраніе новѣйшихъ свѣдѣній относящихся до разныхъ наукъ и художествъ; нынѣ вышедшее состоитъ изъ двухъ частей, 1-я *по Наукамъ*, 2-я *по Художествамъ*, и въ каждой особое раздѣленіе. Въ первой части, отдѣленіе 1-е, *Науки Естественныя* (Sciences Naturelles) какъ то: Геологіи 17 статей, Зоологіи 18, Ботаники 6, Метеорологіи 7.—Отдѣленіе

2-е. *Науки Физическія*: Физики 18 статей, Химіи 23, Электричества и Галванизма 9, Оптики 5, Метеорологіи 10.—Отдѣленіе 3-е, *Науки врачевания* и *Хирургіи* 20 статей. Отдѣленіе 4-е, *Науки Математическія*: собственно по Математикѣ 2 статьи, Астрономіи 5 статей, а именно: 1*я*, О закрытіи и вновь появленіи кольца планеты Сатурна въ 1834 году, (въ X-ой части Записокъ Комитета 1833*го* года стр. 86-89); 2*я*, о составѣ планетной системы; 3*я*, о кометѣ Галлея, (Зап. Ком. часть XII, 1835*го* г. стр. 33-67); 4*я*, Лунная радуга; 5*я*, о телескопѣ съ жидкимъ составомъ въ стеклѣ, (Зап. Ком. часть VIII, 1832*го*, стр. 93-96), статей относящихся до мореплаванія 4, а именно: 1*я*, О законахъ движенія Парохода Г*на* Барлова, (Зап. Ком. часть XII, стр. 1-10); 2*я*, о погонѣ судовъ, 3*я* и 4*я*, относящіяся двухъ пароходовъ въ Республикѣ Соединенныхъ Американскихъ штатовъ.—Въ второй части *по Художествамъ*, Отдѣленіе 1*е*, *по изящнымъ Художествамъ*: Рисованія, ваянія, гравированія 4 статьи, живописи 1, музыкѣ 3.—Отдѣленіе 2-е, *Художества и искуства принадлежащія къ промы-*

шленности, 61 статья. — Отдѣленіе 3-е, *произведенія по Химіи,* 29 статей.—Отдѣленіе 4-е, *о изобрѣтеніяхъ относящихся до хозяйства,* 27. — Отдѣленіе 5-е, *изобрѣтенія по земледѣлію,* 15 статей. Всѣхъ разныхъ новыхъ свѣдѣній и изобрѣтеній 284, и потому изложенія и описанія не могли быть подробны, но при каждомъ ссылки откуда оныя почерпнуты.

Въ заключеніе присовокуплено извѣстіе о дѣйствіяхъ учрежденнаго въ Парижѣ общества для ободренія отечественной промышленности; оно выдало въ награду за представленныя разныя полезныя изобрѣтенія 8 золотыхъ, 16 серебряныхъ и 8 бронзовыхъ медалей, и изъ десяти предложенныхъ задачь или вопросовъ, за удовлетворительныя рѣшенія которыхъ назначено 120.300 франковъ, нашло достойныхъ 7, и предложило вновь 36 разныхъ задачь, всѣхъ наградъ будетъ 130.800 франковъ. Самая большая, за способъ огражденія отъ разрыва котловъ на паровыхъ машинахъ 24.000 франковъ, нѣсколько по 6000, по 4000 и 3000, и самая меньшая 1000 франковъ. Въ теченіи 1835го года, правительство въ Франціи на

разныя изобрѣтенія, улучшенія и на ввозъ изъ иностранныхъ Государствъ, выдало 372 привилегіи на 15, 10 и 5 лѣтъ.

90. Essai sur l' Electricité Atmospherique et son influence dans les phenomenes Meteorologiques, par l' Abbé Hervieu, Officier de l' Université, membre de plusieurs societés savantes. 1 vol. 8. Paris 1835.

Опытъ о Атмосферномъ Электричествѣ, и о дѣйствіи онаго на метеорологическія явленія; Аббатомъ Гервіе, однимъ изъ главныхъ чиновниковъ Университета, членомъ нѣсколькихъ ученыхъ обществъ. 1 томъ въ 8, Парижъ, 1835 года.

Метеорологическія наблюденія, изслѣдованія явленій воздушныхъ, еще въ недавнихъ времени, не почитали особенною наукою, не занимались оною систематически, а токмо какъ будто для пріятнаго препровожденія времени и забавы; но сначала нынѣшняго вѣка на Метеорологію обратили особенное вниманіе, многіе физики производили и описали наблюденія, почти на всѣхъ обсерваторіяхъ симъ постоянно занимались, изслѣдованія распространили, старались опредѣлить теорію Метеорологіи, на-

печатано объ оной нѣсколько сочиненій, изъ коихъ разныя свѣдѣнія помѣщены въ Запискахъ Комитета, и какъ сихъ сочиненій еще весьма мало, то всякое вновь выходящее изложеніе до метеорологіи относящееся, достойно любопытства и вниманія.

Аббатъ Гервіе болѣе сорока лѣтъ занимается наблюденіями Метеорологическихъ явленій, и по отличающей его мѣрности, до прошедшаго года не рѣшился издать описанія своихъ замѣчаній и заключеній, и какъ мы видимъ назвалъ оныя *Опытомъ*. Когда долговременные, продолжительные свои труды, и выводы изъ оныхъ называетъ токмо Опытомъ, то одно сіе изрѣченіе внушаетъ довѣренность къ его наблюденіямъ и заключеніямъ, ибо доказываетъ крайнюю его осторожность.

Сочиненіе Аббата Гервіе раздѣлено на двѣ части; въ введеніи, онъ вкратцѣ описалъ важнѣйшіе до сего времени произведенные Электрическіе опыты, и между прочимъ говоритъ: „Нынѣ почти всѣми признано, что Электричество одно изъ главныхъ орудій дѣйствій въ природѣ, почти во всѣхъ ея явленіяхъ, болѣе и болѣе видимо, и осо-

бенно въ Аттмосферѣ удивленія достойно; громъ, сѣверныя сіянія, звѣзды кажущіяся ниспадающими, происходятъ единственно отъ Электричества; оно же въ многихъ обстоятельствахъ дѣйствуетъ въ дождѣ, вѣтрахъ, туманахъ и участвуетъ въ произведеніи холода, мороза и льда, но какимъ образомъ дѣйствуетъ во всѣхъ случаяхъ? какія причины приводятъ оное въ движеніе? сіи вопросы не разрѣшены. Многіе Физики доказали, что теперь упомянутыя явленія происходятъ отъ Электричества, но наблюдатели не распространили своихъ изслѣдованій далѣе и довольствовались замѣчаніемъ причинъ случайныхъ и мѣстныхъ. Нѣсколько лѣтъ тому я замѣтилъ, что существуетъ переодическій приливъ и отливъ Электрическаго вещества отъ Экватора къ Полюсамъ, и отъ Полюсовъ къ Экватору, великое множество наблюденій подтвердило мое заключеніе, удостовѣрило меня въ истинѣ, что большая часть Метеорологическихъ явленій зависятъ отъ того, какъ происходитъ и направляется теченіе Электричества, я сообщу мнѣніе мое слѣдующимъ образомъ: 1-е докажу

существованіе и буду изыскивать причину и направленіе прилива и отлива, 2-е разсмотрю дѣйствіе Электричества въ атмосферѣ, и изъ разныхъ обстоятельствъ сопровождающихъ оное, выведу объясненіе главныхъ явленій."

Первая часть о періодическомъ приливѣ и отливѣ, раздѣлена на пять главъ, въ которыхъ 40 параграфовъ; въ второй части, о дѣйствіи сего прилива и отлива на явленія Метеорологическія, девять главъ, параграфовъ 232. За симъ слѣдуетъ присовокупленіе о ежегодномъ дѣйствіи Солнца на Электрическій приливъ и отливъ, четыре главы, явленія во время зимы, весны и лѣта.

Любящіе Физику и Метеорологію съ удовольствіемъ прочитаютъ произведеніе многолѣтнихъ наблюденій, замѣчаній и трудовъ сочинителя Опытовъ о атмосферическомъ Электричествѣ.

91. Voyage autour du monde, à la Californie et aux Isles Sandwich, par A. S. Duhaut-Cilly, Capitaine, chevalier de la Legion d' Honneur. Paris. 2 vol. in 8. 1835.

Путешествіе во кругъ Земнаго шара, въ Калифорнію и въ Сандвичевы острова. Капитана А. С. Дюго-Силли, Кавалера Почетнаго Легіона. 2 тома, въ 8, Парижъ 1836го года.

Въ 1824мъ году, какъ извѣстно, Король Сандвичевыхъ острововъ Pio-Pio, побуждаемый любопытствомъ и другими причинами, на китоловномъ суднѣ, съ женою, съ двумя своими чиновниками и съ Французомъ, Господиномъ Р..., который служилъ ему Переводчикомъ и Секретаремъ, прибылъ въ Лондонъ. Правительство приняло его благосклонно, довольно щедро платило за его издержки, въ надеждѣ пріобрѣтенія для торговли Великобританіи выгодъ, которыя по изобилію Сандвичевыхъ острововъ, могли быть не маловажныя. Прежде нежели успѣли сдѣлать какія либо о семъ постановленія, Pio-Pio и жена его отъ оспы умерли. Для отвезенія ихъ тѣлъ и всѣхъ бывшихъ съ ними островитянъ, Правительство отправило фрегатъ Блонду и назначило Генеральнаго Консула къ всѣмъ островамъ Южнаго Океана. Секретарь-переводчикъ остался въ Лондонѣ, ра-

спустилъ слухъ, что имѣлъ полномочіе Короля заключить отъ его имени, или отъ его наслѣдниковъ, торговый договоръ съ Правительствомъ или обществомъ, которое сего пожелаетъ; въ Лондонѣ не могъ успѣть въ своемъ предпріятіи, отправился въ Парижъ. Краснорѣчивыми разсказами о великихъ выгодахъ каковыя можетъ доставить отправленіе судна къ Сандвичевымъ островамъ, въ Калифорнію, и къ берегамъ Сѣверо-Западной Америки, убѣдилъ банкировъ Женье и двухъ Лафитовъ, (*) дать нужную сумму для сего предпріятія; они въ надеждѣ открыть новый способъ промышленности, и новый путь торговлѣ Франціи, заключили договоръ съ упомянутымъ Секретаремъ-переводчикомъ, который именемъ правленія на Сандвичевыхъ островахъ, обѣщалъ отвести обширныя земли для воздѣлыванія, изключительный торгъ сандальнымъ деревомъ и другія большія выгоды. Капитану Дюго-Силли поручено исполненіе сего предпріятія и на-

(*) Одинъ изъ сихъ двухъ братьевъ Лафитовъ, былъ въ послѣдствіи Предсѣдателемъ Совѣта Министровъ въ Парижѣ.

чальство надъ избраннымъ судномъ; оно было въ 370 тонновъ, названо *Герой*. Такъ какъ отправленіе судна относилось единственно къ торговлѣ, то Капитану Дюго-Силли и не дано было нужныхъ способовъ для произведенія наблюденій по наукамъ; но разныя его замѣчанія, разсужденія до мореплаванія относящіяся, достойны любопытства мореплавателей; всѣ тѣ мѣста, въ которыхъ находился Капитанъ Дюго-Силли въ продолженіи четырехъ лѣтъ, (1826, 27, 28 и 29 годовъ,) разные случаи, обычаи, нравы, промышленность, описаны весьма хорошимъ слогомъ. Русскіе читатели съ особеннымъ удовольствіемъ найдутъ въ семъ повѣствованіи, что Французскій Мореплаватель былъ въ селеніи Россъ на берегахъ Сѣверо-Западной Америки, и что описаніе онаго, и сравненіе съ сосѣдственными Испанскими селеніями въ Калифорніи, служитъ къ чести Управляющихъ дѣлами Американской компаніи, къ чести Начальника сего селенія.

Въ предувѣдомленіи сказано: „Я не помышлялъ отличиться блестящимъ слогомъ, или удивить важными наблюденіями; все мое

честолюбіе состоитъ въ томъ, чтобы принести пользу мореплавателямъ, которымъ случится притти къ отдаленнымъ берегамъ гдѣ я былъ, и чтобы въ описаніи моемъ, они нашли нужныя имъ свѣдѣнія; почту сіе наградою моихъ трудовъ." Скромное желаніе, толь скромнымъ образомъ изъявленное, конечно исполнится.

Капитанъ Дюго-Силли отправился изъ Гавра 1826го года Апрѣля 10го, прибылъ въ Ріо-жанейро Мая 25го; на семъ пути не встрѣтилось съ нимъ ничего особенно примѣчанія достойнаго; 13го Іюня пошелъ онъ береговъ Бразиліи, и обогнулъ мысъ Горнъ 14го Іюля, самую западную оконечность Огненной земли 21го Іюля, то есть среди зимы сихъ южныхъ странъ, и 5го Августа положилъ якорь въ Валпарайзо, гдѣ судно, едва не погибло отъ жестокаго Урагана; сія буря описана слѣдующимъ образомъ:

„15го Августа вѣтръ усилился такъ, что сообщеніе съ берегомъ пресѣклось; всѣ суда спустили стеньги и нижнія реи, и вскорѣ настала жестокая буря; волненіе было ужасное, суда такъ глубоко погружались, что когда всходили на волны, кили ихъ были

видны; у насъ лопнулъ канатъ, хотя былъ новый, я тотчасъ бросилъ якорь на цѣпномъ канатѣ въ полтора дюйма въ діаметрѣ. Мы съ утѣшеніемъ смотрѣли на длинную прекрасную цѣпь, которую ни сила вѣтра, ни сила волненія не могли совершенно натянуть и она удерживала судно также легко, какъ веревка удерживаетъ въ воздухѣ бумажный змѣй, служащій въ забаву дѣтямъ. Въ совершенной надеждѣ на сію ограждающую отъ опасности цѣпь, мы обратили все вниманіе на то, что происходило во кругъ насъ. Буря усиливалась непрестанно, волненіе высотою горамъ подобное, разбивалось на скалы берега, обращалось въ пену достигавшую на крыши прибрежныхъ домовъ. Многія суда сорваны съ якоря, сцѣпились, мачты ихъ переломило, одно такъ глубоко погрузилось носомъ, что бушпритъ переломило у самаго форштевня. Берегъ покрытъ былъ жителями, изъ которыхъ конечно большая часть сожалѣли, что бѣдствіе грозитъ бѣднымъ Мореплавателямъ, но многіе пріуготовлялись воспользоваться симъ бѣдствіемъ; ожиданіе ихъ вскорѣ исполнилось. Прекрасное,

Соединенныхъ Американскихъ Штатовъ судно *Аретуза*, стоявшее близко позади насъ, сорвано съ трехъ якоре й, и чрезъ двѣ минуты брошено на берегъ въ самомъ опасномъ мѣстѣ. Я ни когда не видывалъ подобнаго ужаснаго зрѣлища; въ то мгновеніе когда судно бокомъ ударилось о камень, шагахъ въ пятидесяти отъ набережной улицы, волны совершенно оное покрывали, къ вящшему несчастію повалено къ морю, и сіе бѣдственное положеніе усугубило опасность находившихся на суднѣ; они старались, и многіе успѣли взойти на мачты, но сіе убѣжище не долго противустояло усиліямъ волненія, мачты упали и бывшіе на оныхъ поглощены волнами; тщетно съ берега искали возможности подать помощь погибающимъ, нѣсколько человѣкъ на сіе покусившихся, едва сами не погибли. Изъ шестнадцати человѣкъ бывшихъ на суднѣ, осталось токмо четверо и изъ нихъ одинъ умеръ отъ ранъ. Чрезъ сорокъ минутъ послѣ перваго удара на мель, остались только слѣды судна; на пространствѣ полумили берегъ былъ покрытъ обломками и богатымъ разбросаннымъ грузомъ, который народъ

безстыдно себѣ присвоивалъ. Гнусный обычай пользоваться имуществомъ преперпѣвающихъ Кораблекрушеніе, долгое время прибрежные жители въ Франціи почитали правомъ, какъ можно видѣть изъ данныхъ о семъ Лудовикомъ XIV предписаній, изъ коихъ однимъ возпрещено зажигать на берегу огни, и особенно не привязывать оныхъ къ рогамъ коровъ, для вовлеченія къ бѣдствію Мореплавателей, которые принимая огонь на рогахъ коровъ за огни на судахъ, безбоязненно шли къ сему мѣсту и становились на мель, гдѣ производившіе таковый обманъ, уже ихъ ожидали для ограбленія. Жители нѣкоторыхъ прибрежныхъ областей Шотландіи дольгое время поступали такимъ же образомъ, доколѣ Правительство въ Великобританіи искоренило сіе древнее, гнусное, право и привычку. Съ другаго Американскаго судна, люди спаслись на одно изъ близь стоящихъ судовъ; прекрасный Хилійскій Гоэлетъ также брошенъ на берегъ, но по счастію на песчаное мѣсто и всѣ люди спаслись. Къ осми часамъ вечера буря начала уменшаться и 16го уже не предстояло никакой опасности.“

Изъ Валпарайзо Капитанъ Дюго-Силли продолжалъ путь въ Калифорнію, зашелъ въ Пайту, одинъ изъ главныхъ приморскихъ городовъ въ Перу, и о семъ плаваніи между прочимъ говоритъ:„ Мы находились среди моря, которое весьма основательно названо Тихимъ. Судно, на пути симъ Океаномъ могло бы безъ малѣйшей опасности прибить реи къ мачтамъ, и въ продолженіи нѣсколькихъ мѣсяцовъ имѣть шкоты натянутыми къ нокамъ реевъ, безъ перемѣны. Я полагаю что съ того времени, когда Пизарро появился при берегахъ Перу, ни одно судно въ разстояніи двадцати миль отъ сего берега не было принуждено спускать брамстеньги, и что никогда удары грома къ оному не приближались.“ Въ Пайтѣ, Капитанъ Дюго-Силли стоялъ девять дней, 18го Сентября отправился далѣе; чрезъ 32 дня достигъ южной оконечности Калифорніи и положилъ якорь въ губѣ Санъ Жанъ-даль-Кабо; въ семъ мѣстѣ пробылъ до 17го Ноября, описываетъ произведенія природы, образъ жизни, обычаи, нравы въ Калифорніи, съ особенными замѣчаніями. Перешелъ чрезъ заливъ къ берегамъ Мексики

въ гавань Мазатланъ, гдѣ положилъ якорь 21го Ноября. Сіе краткое плаваніе подало поводъ Капитану Дюго-Силли къ слѣдующему разсужденію: „При переходѣ заливомъ Кортеца и прибытіи къ берегамъ Мексики, мысли обращаются къ неимовѣрному произшествію въ лѣтописяхъ дѣйствій человѣка. Повѣствованіе о предпріятіи Фернанда Кортеца и безъ вымысловъ историковъ того времени, можетъ казаться баснословнымъ, составляетъ какъ будто второе дѣйствіе событія, въ которомъ предпріятіе неустрашимаго Христофора Колумба было дѣйствіе первое. Колумбъ не сомнѣвался что существуетъ еще часть свѣта и хотя не могъ въ томъ убѣдить своихъ сопутниковъ, но что еще труднѣе, внушилъ въ нихъ мужество при совершеніи такого дерзновеннаго предпріятія, каковое никому и на мысль не приходило, рѣшился предать себя на произволъ моря, которое когда воображали безпредѣльнымъ пространствомъ. Кортецъ съ горсшью храбрыхъ, приводящихъ намъ на память Ахилла, Гектора, Діомида и толпу Греческихъ и Троянскихъ Героевъ, покоряетъ Царство омываемое

двумя Океанами, и не возлагаетъ на себя злашаго вѣнца Монтезуммы, для того что сей несчастный Государь можетъ ему быть полезенъ, можетъ служить для защиты противъ ярости народа. Всѣ великіе, удивленія достойные подвиги Кортеца съ симъ вмѣстѣ окончились; потомъ видимъ мы, что алкая злата, онъ въ награду за довѣренность и гостепріимство, предалъ сосженію на кострѣ, обладавшаго Царствомъ, который переноситъ съ терпѣніемъ и великодушіемъ мученія жестокой казни и прощаетъ своимъ убійцамъ. Послѣ сего ужаснаго дѣйствія Кортеца, начались жесточайшія угнѣтенія, злодѣянія, вскорѣ потомъ совершенно истребившіе народъ наслаждавшійся блаженствомъ до прибытія жестокосердыхъ завоевателей."

Главное намѣреніе и цѣль отправленія Капитана Дюго-Силли состояли въ открытіи новыхъ путей и сношеній торговли Франціи и потому онъ пробылъ въ Мазатланѣ доколѣ являлись покупатели на привезенные имъ товары и чрезъ три недѣли, Декабря 15го пошелъ опять въ Калифорнію. Въ Мазатланѣ оставилъ начальствующему

симъ округомъ предложенія касающіяся до торговли съ Франціею. Прибывъ въ гавань Санъ-Люкасъ въ Калифорніи, увидѣлъ бригъ, на которомъ тотчасъ при пушечномъ выстрѣлѣ подняли Сандвическій флагъ, судно сіе принадлежало Королю; Капитанъ судна Самней, пріѣхалъ къ Французскому мореплавателю, когда еще онъ былъ подъ парусами, узналъ Г^на Р. и объявилъ что на островахъ его ожидаютъ не такъ какъ пріятеля, а напротивъ какъ человѣка, который ежели не способствовалъ безвременной смерти Короля, то по крайней мѣрѣ не имѣлъ должнаго о немъ попеченія. Капитанъ Самней, сказалъ по Англійски Г^ну Р. что ежели онъ дорожитъ своею головою, то ему не должно итти на Сандвичевы острова, слова сіи не перемѣнили его намѣренія. 25^го Капитанъ Дюго-Силли пошелъ изъ Санъ-Люкаса къ гавани Св. Франциска, по противнымъ вѣтрамъ и туманамъ плаваніе сіе было продолжительно, сопряжено съ истинными и съ *слѣдующею мнимою опасностью.* 19^го Декабря при густомъ туманѣ отъ котораго съ кормы едва можно было разсмотрѣть что происходитъ на бакѣ, всѣмъ показалось, что

впереди судна видны каменья, тотчасъ оборотили, и нѣсколько отошедъ на 17ти саженяхъ глубины положили якорь съ цѣпнымъ канатомъ, вѣтръ дулъ жестокій; на завтра при разсвѣтѣ продолжали путь къ гавани Св. Франциска, но двое сутокъ густой туманъ препятствовалъ войти въ оную. Описывая сей случай Капитанъ Дюго-Сили говоритъ:

„Въ то время, когда мы такимъ образомъ блуждали посреди тумана, увидѣли весьма близко бригъ, который также шелъ въ гавань Св. Франциска; судно было Россійское, шло изъ Монтерея. Капитанъ часто совершалъ сіи плаванія и совершенно зналъ положеніе берега, увѣрялъ меня, что въ томъ мѣстѣ гдѣ намъ 19го показалось что видѣмъ каменья, не было ни какой опасности. Однако же никто изъ насъ въ оной несомнѣвался, и хотя я теперь совершенно увѣренъ, что мы ошиблись, но не могу не удивляяться, что призракъ произшедшій отъ отраженія извѣстнаго подъ названіемъ *Миражъ*, могъ такъ обмануть зрѣніе наше; въ послѣдствіи я неоднократно видѣлъ подобное явленіе." 26го положили якорь

въ одно время съ Россійскимъ бригомъ. Пробыли въ гавани Св. Франциска до 8го Марта, Капитанъ Дюго-Силли производилъ выгодный торгъ и пошелъ въ другія приморскія селенія Калифорніи, въ Санта-Круцъ, оттуда въ Монтего, въ Санта-Барбару, Санъ-Педро, Санъ-Діего и проч. Въ Санта-Барбарѣ нашелъ Голэтъ Ваверлей подъ Сандвическимъ флагомъ начальствуемый Американцомъ и нанялъ оный для отвоза разныхъ товаровъ въ Россійское селеніе Ситху, отправилъ съ Гмъ Р. и пошелъ въ Лиму 20го Октября. Капитанъ Дюго-Силли описываетъ, обѣихъ Калифорній верхней и нижней, климатъ, вѣтры, произведенія, природныхъ жителей, Испанскими проповѣдниками обращенныхъ въ Христіанскую вѣру, поселенныхъ въ такъ называемыхъ миссіяхъ, образъ управленія, торговлю, нравы, обычаи; всѣ сіи описанія достойны любопытства. По противнымъ вѣтрамъ, которые въ сіе время года, обыкновенно встрѣчаютъ въ плаваніи изъ Калифорніи въ Перу, Капитанъ Дюго-Силли пришелъ въ Лиму не прежде 26го Декабря, пробывъ въ семъ городѣ доколѣ продалъ товары свои, но не весьма выгодно.

28го Февраля 1828 года, обратился опять въ Монтерей, достигъ сей гавани чрезъ 68 дней, и прилагалъ крайнее попеченіе объ открытіи новыхъ источниковъ и сношеній торговли Франціи. 30го Марта пошелъ въ селеніе наше Россъ, не имѣя подлиннаго свѣдѣнія о географическомъ положеніи онаго. Описаніе пребыванія Французскаго Мореплавателя въ семъ отдаленномъ Россіи принадлежащемъ мѣстѣ, Русскіе прочитаютъ съ особеннымъ удовольствіемъ.

„2го Іюня, говоритъ Капитанъ Дюго-Силли, предъ вечеромъ мы были въ нѣсколькихъ миляхъ отъ берега, гдѣ по моему мнѣнію находится Россійское селеніе и разсмотрѣвъ въ трубу нѣсколько домовъ, я при выстрѣлѣ изъ пушки поднялъ свой флагъ, тотчасъ послѣ нашего выстрѣла мы увидѣли на берегу дымъ, отъ выстрѣла, и Россійскій флагъ, по позднему времени я до разсвѣта держался на одномъ мѣстѣ. По утру 3го приближился къ берегу и увидѣлъ идущія къ намъ три байдары, въ каждой изъ которыхъ было по три человѣка, они вскорѣ пристали къ судну Начальствующій въ селеніи Г. Павелъ Шелеховъ былъ на сихъ

байдарахъ, я объявилъ ему о причинахъ побудившихъ меня притти къ селенію, просилъ позволенія стать на якорь въ его гавани, дабы предложить ему къ покупкѣ изъ моихъ товаровъ, какіе найдетъ для себя нужными; онъ благопріязненно согласился на мое желаніе приказалъ одному изъ бывшихъ съ нимъ, вести судно къ якорному мѣсту и самъ остался съ нами.„

„Приближась къ берегу, мы вскорѣ усмотрѣли какая великая разность въ видѣ сего селенія и селеній въ Калифорніи; въ послѣднихъ недостаточное искуство въ построеніи и нерадѣніе бросается въ глаза. Прекрасной наружности домы, прямыя крыши, засѣянные и огороженные, поля доказываютъ что селеніе Россъ, Европейское.„

„Прошедъ нѣсколько миль, достигли маленькаго полуострова закрывающаго рейду, въ трехъ стахъ саженяхъ къ Востоку отъ онаго низкій островокъ, на которомъ волненіе разбивалось съ великою силою; Лоцманъ провелъ насъ среднимъ проходомъ, между островомъ и полуостровомъ на глубинѣ отъ 4^хъ до 5^ти саженъ, и мы положили якорь въ губѣ закрытой на три четверти гори-

зонта, т. е. отъ S чрезъ N до O. Въ вечеру Г. Шелеховъ отправился на берегъ, на завтра 4го прислалъ за мною лошадей. Мѣсто гдѣ пристань, закрыто отъ вѣтра, можетъ служить убѣжищемъ для небольшихъ судовъ, близъ пристани построены два прекрасные магазейна."

„Я поѣхалъ верьхомъ сопровождаемъ нѣсколькими Русскими, въ томъ числѣ нашимъ Лоцманомъ, который на канунѣ такъ искуснно направлялъ путемъ нашимъ на морѣ, и потомъ служилъ намъ искуснымъ лоцманомъ на сухомъ пути. Проѣхавъ двѣ мили, мы достигли большой рѣки, которую Русскіе назвали Славянкою, она такъ глубока что въ бродъ переправляться не возможно; за два года предъ тѣмъ, при сей переправѣ одинъ Американскій Капитанъ утонулъ. Насъ перевезли на присланной отъ Г. Шелехова изъ кожъ морскихъ медвѣдей сдѣланной байдарѣ, и какъ въ оной могли помѣститься только два человѣка, то всѣхъ перевезли въ нѣсколько разъ; должно съ большею осторожностію спускаться въ одно изъ отверстій въ байдарѣ, и отъ малѣйшаго движенія на право или на лѣво, она такъ

накрѣнивается, что для непривыкшихъ сіе кажется опасно. Я не хотѣлъ оставаться праздным во время переправы чрезъ рѣку, взялъ весло и дѣйствовалъ такъ, что старикъ Лоцманъ на Славянкѣ, былъ мною доволенъ. На таковыхъ то судахъ изъ кожъ, жители Американскихъ острововъ промышляютъ большихъ морскихъ звѣрей, и даже китовъ.„

„Лошади, конечно пріобыкшія къ переправѣ сею рѣкою, переплыли на другую сторону и мы продолжали путь верьхомъ по такой крутой дорогѣ, что удивлялись какъ лошади могли итти не падая; съ трудомъ достигли вершины горы поросшей огромными соснами, лавровыми деревьями и разнаго рода дубомъ; съ высоты трехъ сотъ футовъ увидѣли море и волны онаго казались небольшими бѣловатыми пятнами усѣянными на лазуревой равнинѣ.„

„Спустясь на другую сторону горы, мы ѣхали по такой же крутизнѣ какъ поднимались, и сквозь деревья видѣли Россійское селеніе у подошвы горы по сѣверо-западную сторону. Г. Шелеховъ желая чтобы мы переѣхали скорѣе, по двумъ опаснымъ пере-

ходамъ, на вершинѣ горы, поставилъ другихъ лошадей.„

„Въ одиннадцать часовъ упра достигли селенія Россъ; оно расположено на большомъ четырехъ угольномъ пространствѣ огороженномъ столбами въ двадцать футовъ высоты, связанныхъ поперечными бревнами. На сѣверо-западномъ и сѣверо-восточномъ углѣ двѣ шести угольныя башни, въ которыхъ прорублены порты; на каждой изъ четырехъ сторонъ палисады или заборы; соотвѣтственно главнымъ четыремъ румбамъ вырублены ворота и обороняемы корроцадою, которая выходитъ въ портъ какъ на кораблѣ. Въ семъ укрѣпленіи прекрасный домъ для Начальника, хорошія жилища для другихъ Чиновниковъ, большіе магазейны, и строенія для работъ (мастерскія), въ SO углу нынѣ построена церковъ. Все селеніе стоитъ на равнинѣ, на 200 футовъ выше поверхности моря, отъ нападенія съ сѣверной и южной стороны ограждено рвами, которые соединены съ двумя небольшими заводями служащими убѣжищемъ и пристанью судамъ селенія.„

„Строенія въ Россѣ деревянныя, но

построены и содержимы хорошо. Въ покояхъ Начальника мы нашли всѣ удобности, которыя пріятны для Европейцевъ и еще неизвѣстны въ Калифорніи; около укрѣпленія расположены шестьдесятъ хорошихъ малыхъ домовъ Русскихъ поселенцовъ, съ плоскими крышами, жилища осмидесяти Кодьяковъ и столько же конусообразныхъ шалашей природныхъ жителей сихъ береговъ.„

„Къ востоку отъ селенія мѣстоположеніе постепенно возвышается до великихъ высотъ покрытыхъ густыми лѣсами защищающими отъ вѣтровъ отъ N до SO. Скаты сихъ постепенныхъ возвышеній раздѣлены на огороженныя поля для посѣва хлѣба, овса, картофеля, бобовъ и другихъ овощей; хотя селеніе Россъ имѣетъ видъ военный, но оно совершенно торговое, и также какъ въ Ситхѣ и на островѣ Кадьякѣ, принадлежитъ компаніи, которая получила великія преимущества и кажется что многіе вельможи участвуютъ въ акціяхъ компаніи; Начальникъ имѣетъ военный чинъ и суда принадлежащія компаніи подъ вымпеломъ офицера Императорскаго флота.„

„ Въ Россѣ большое устройство и повиновеніе. Поселяне заняты работами и содержатъ караулы; съ нѣкотораго времени особенно занимаются хлѣбопашествомъ такъ успѣшно, что разными онаго произведеніями, которыя получали изъ Калифорніи, нынѣ снабжаютъ Ситху. Попечительный Начальникъ отъ шести сотъ коровъ имѣетъ масла и сыра болѣе нежели во всей Сѣверной Калифорніи отъ многочисленныхъ ея стадъ.„

„При всѣхъ удобствахъ и выгодахъ, селеніе Россъ, путешествователю можетъ показаться мѣстомъ весьма скучнымъ, отъ того что общество такъ сказать неполное; Начальникъ холостъ, всѣ Русскіе поселенцы также не женаты, нѣтъ женщинъ кромѣ переселившихся съ острова Кадьяка и природныхъ жителей принадлежащихъ къ селенію; при обществѣ женщинъ всѣ тягости жизни сносны.„

„Г. Шелеховъ водилъ меня въ лѣсъ, въ которомъ производитъ рубку и продаетъ не только бревна, брусья и доски, но даже срубленные домы отправляетъ къ Калифорнію и на Сандвичевы острова—Лѣсъ

большею частію сосновый красный, не весьма смолистъ и легко можетъ быть распиленъ. Г. Шелеховъ показывалъ мнѣ срубленное дерево на два фута отъ земли, въ двадцать футовъ въ діаметрѣ; я измѣрилъ длину и отъ сруба до вершины было 230 футовъ, можно представить какое количество досокъ выходитъ изъ дерева такого размѣренія; приготовленныя доски въ нѣсколько рядовъ складенныя, занимали большое пространство; не всѣ сосны такой величины, но множество которыхъ три человѣка не могли бы обхватить.„

„Г. Шелеховъ принялъ и угостилъ насъ съ искреннею благопріязнію, мы у него провели время весьма пріятно и ночевали, къ сожалѣнію ни я, ни бывшій со мною докторъ Б...мы не разумѣли по Русски, а Г. Шелеховъ не говорилъ ни по Французски, ни по Англійски, ни по Испански, и отъ того мы были лишены большой части удовольствія, которое бы намъ доставило пріятное съ нимъ бесѣдованіе; мы болѣе другъ друга понимали на Испанскомъ языкѣ. Передъ нами приходило Американское судно и купило всѣ шкуры ко-

торыя были въ селеніи, и потому продажа моихъ товаровъ была маловажная. На завтра вставъ рано по утру, я пошелъ на холмъ по восточную сторону селенія и нарисовалъ приложенный при семъ онаго видъ, и изъявивъ мою благодарность Г^ну Шелехову, вечеромъ отправился къ берегу и возвратился на судно.“

Изреченія Капитана Дюго-Силли о гостепріимствѣ и благопріязни Г^на Шелехова, подтверждаютъ истинну сказаннаго въ предувѣдомленіи къ преложенію третьяго путешествія Капитана Кука (*). „*Краткое Англинскихъ мореплавателей пребываніе въ Камчаткѣ, послужило къ новому доказательству, что Россіяне всегда охотно готовые на помощь требующимъ ихъ пособія, всегда искренно гостепріимные, и въ самыхъ суровыхъ климатахъ, въ самыхъ дикихъ мѣстахъ отличаются сими похвальными качествами.*„

Отъ селенія Россъ Французскій мореплаватель Іюня 4^го пошелъ опять въ Калифорнію; по окончаніи дѣйствій своихъ въ разныхъ ея гаваняхъ, 27^го Августа от-

(*) Преложеніе сіе издано въ 1805 годѣ.

правился къ Сандвичевымъ островамъ, по семнадцати дневномъ плаваніи къ онымъ прибылъ, и чрезъ два мѣсяца, въ половинѣ Ноября пошелъ въ Кантонъ.—Капитанъ Дюго-Силли описываетъ нынѣшнее состояніе Сандвичевыхъ острововъ, правленіе, дѣйствія проповѣдниковъ Методистовъ и Католиковъ, степень просвѣщенія, торговлю, сношенія съ иностранцами; о направленіи пути своего говоритъ:„ мнѣ надлежало какъ возможно скорѣе и безопаснѣе достигнуть въ Китай и для того я поспѣшилъ войти въ широту 19° Сѣверную, въ которой плаваніе менѣе подвержено опасностямъ; мы неимѣли намѣренія искать острововъ отдѣльныхъ и совокупныхъ расположенныхъ Архипелагомъ, о которыхъ разные Мореплаватели доставили подробныя свѣдѣнія, цѣль отправленія нашего была другая.„ Въ описаніи пребыванія въ Кантонѣ, которое продолжалось до 25го Февраля 1829го года, весьма много любопытства достойныхъ замѣчаній о поступкахъ, обычаяхъ, нравственности, законахъ и разныхъ случаяхъ въ Китаѣ. Капитанъ Дюго Силли поспѣшилъ возвращеніемъ въ оте-

чество, ни гдѣ не останавливался, кромѣ у острова Бурбона на два дня, и у острова Св. Елены на нѣсколько часовъ; на пути къ сему послѣднему при входѣ въ Мозамбикскій каналъ, отъ бури съ жестокою громбою подверженъ былъ великой опасности, и 19го Іюля пришелъ въ Гавръ. Описаніе путешествія Капитана Дюго-Силли по содержанію, и по изложенію, всякой просвѣщенный читатель конечно прочитаетъ съ особеннымъ удовольствіемъ.

92. *Traité de Mecanique industrielle, resumé des traités de Christian, Poncelet, d' Aubusson, Coriolis, Hachette, Lanz, Betancourt, Ch. Dupin, Borgnis, le Blanc, &&&., par Stephane Flachat, Jngenieur civil. Paris in 4, 1835.*

Изложеніе о Механикѣ для искуствъ и промышленности; выводы изъ сочиненій: Христіани, Понселета, Д'Обюсона, Коріолиса, Гашета, Ланца, Бетанкура, Карла Дюпеня, Борньеса, Леблана и другихъ; Стефаномъ Флаша, Гражданскимъ Инженеромъ. Въ 4 долю, Парижъ, 1835 года.

Французскаго языка слово, *Industrie*, по опредѣленію разныхъ словотолковате-

лей и Францувской Академіи, имѣетъ разныя значенія, и главныхъ два, искуство и промышленность, а потому изрѣченіе *Mécanique Industrielle*, на Россійскій языкъ должно преложить, *Механика для искуствъ и промышленности*, тѣмъ болѣе что сочиненіе Г^на^ Стефана Флаша состоитъ изъ объясненій совсею подробностію всѣхъ правилъ и дѣйствій Механики для искуствъ и промышленности, такъ чтобы она была понятна людямъ способностей обыкновенныхъ, могла быть приведена въ исполненіе людьми не богатыми, привлечь ихъ вниманіе простымъ и пріятнымъ изложеніемъ; состоитъ изъ одиннадцати главъ, слѣдующаго содержанія:

Глава первая. Отношеніе Геометріи къ Механикѣ, чертежи машинъ, вычисленія для измѣренія площадей и тѣлъ. Систсма нынѣ употребляемаго въ Франціи измѣренія мепрами Sisteme Metrique.—Глава вторая: Общіе и начальные законы механики, тяжесть, центръ тяжести, инерція, дѣйсшвіе и противудѣйствіе, скорость, количество движеній и проч. Глава третья: Продолженіе о законахъ Механики, простыя

машины, рычагъ, наклонная плоскость, винты, блоки, зубчатыя колесы и проч. Глава четвертая: живые способы дѣйствія, люди, животныя. Глава пятая: Физическіе способы дѣйствія, вѣтръ, мельницы, мѣхи, винтелаторы и проч. Глава шестая: Продолженіе о сихъ способахъ, упругость, жаръ. Глава седьмая: вода, общія правила Гидравлики, Гидравлическія машины, колеса съ лопастьми и другія, помпы, Гидравлическій пресъ, машины для осушенія отъ водъ, для наполненія оными. Глава осьмая: о разныхъ веществахъ употребляемыхъ въ механическихъ дѣйствіяхъ, ихъ сила сопротивленія, веревки, цѣпи и проч. Опыты о треніи. Глава девятая: перемѣщеніе, уменьшеніе и направленіе движенія. Въ сей главѣ, Сочинитель начинаетъ объяснять составленіе, сооруженіе машинъ, особенно разсматриваетъ всѣ тѣ части машинъ, которыя болѣе употребляемы для перемѣщенія, перемѣны и уменьшенія движенія. Глава десятая: изслѣдованія и изложенія главныхъ дѣйствій механики въ искуствахъ. Въ сей главѣ объяснены всѣ машины, которыя самыя простыя или особен-

но искуственными способами, совершаютъ большія и трудныя, или самыя, малыя, но затруднительныя дѣйствія. Г. Флаша разлагаетъ сіи машины, разсматриваетъ важнѣйшія и болѣе употребляемыя части оныхъ; машины для подниманія и перемѣщенія тяжестей, механическія пилы, машины для пиленія и плющенія металловъ, плющенія, стриженія и пресованія тканей; разныя другія машины. Подробнымъ и яснымъ оныхъ описаніемъ, сочинитель доставилъ возможность судить и о всѣхъ прочихъ машинахъ. Глава одиннадцатая: Опыты надъ машинами, изчисленіе дѣйствій оныхъ, происходящія отъ того сбереженія. Въ сей главѣ предложены и разрѣшены три главные вопроса: Какимъ образомъ опредѣлить пользу доставляемую дѣйствіемъ машинъ? какими предположеніями и вычисленіями должно руководствоваться для избранія орудій или способовъ дѣйствія? какимъ образомъ можно усовершенствовать сіи способы съ меньшими издержками.

Изъ сего содержанія одиннадцати главъ сочиненія Г^на^ Флаша, читатели могутъ уже усмотрѣть, что оно не токмо любо-

пышства достойно, но весьма полезно; но прочтеніи увидятъ что полезно для всякаго рода искуства и промышленности, начиная отъ хлѣбопашества, преходя ко всѣмъ произведеніямъ искуствъ, нужныхъ для благосостоянія и удовольствій жизни человѣка въ обществахъ. Всѣ описанія, разсужденія и выводы изложены весьма ясно.

Въ введеніи сочинитель между прочимъ говоритъ: „Важные вопросы относящіеся до благоустройства въ общественной жизни, присоединены къ машинамъ; совокупнымъ дѣйствіемъ средствъ физическихъ и искуственныхъ онѣ доставляютъ человѣку возможность къ произведенію разныхъ для него потребностей многимъ болѣе нежели оныхъ нужно, не рѣдко новое улучшеніе, изобрѣтеніе въ машинѣ, отнимаетъ у многихъ работниковъ способы къ промыслу. Сіе обстоятельство не должно быть препятствіемъ усовершенствованію и распространенію механическихъ искуствъ, потому что, полагать предѣлы дѣйствію способностей человѣка, было бы преступно, ибо успѣхи сихъ дѣйствій служатъ лучшимъ средствомъ къ уничтоженію или уменьшенію

встрѣчающихся отъ оныхъ неудобствъ; чтобы убѣдиться какую пользу художества и искуства приносятъ ежедневно, стоитъ токмо обратишь мгновенное вниманіе на самыя обыкновенныя, простыя насъ окружающія вещи, и въ оныхъ увидѣть какою признательностію мы обязаны художествамъ и искуствамъ. Въ самой глубокой древности сооружены высокія стѣны, какимъ же образомъ? сначала силою рукъ человѣческихъ клали кучи каменьевъ, потомъ къ одной изъ сторонъ сихъ кучъ, дѣлали отлогія насыпи, по которымъ вскатывали другіе ряды каменьевъ, и такимъ образомъ продолжали исполненіе сего дѣла, и по окончаніи возведенія стѣны, надлежало очищать оную отъ насыпи земли; сколько силъ должно было употребить для сихъ дѣйствій? нынѣ съ извѣстными машинами не нужно и тысячной доли таковыхъ силъ для сооруженія точно такой же стѣны.„

„Нѣсколько тому лѣтъ, правительство Великобританіи предположило для вящщей безопасности мореплавателей, умножить число маяковъ на берегахъ Англіи, Шотландіи и Ирландіи; одному изъ искуст-

нѣйшихъ инженеровъ строителей, Гну Стефенсону, поручило сооруженіе маяковъ на берегахъ Шотландіи, и онъ назначилъ построить маякъ въ четырехъ миляхъ отъ берега на камнѣ называемомъ Бельрокъ, котораго въ полную воду видна была только вершина. За нѣсколько вѣковъ предъ симъ, самое смѣлое воображеніе не могло бы представить возможности такого предпріятія, которое нынѣ приведено къ окончанію въ три года. Употреблены всѣ средства Механики при построеніяхъ употребляемыя, и совершено великое, для мореплаванія и торговли полезное дѣло, служащее къ чести правительства въ Великобританіи; имя строителя Стефенсона на всегда останется достопамятно. Онъ сообщилъ мнѣ приложенное изображеніе работъ на маякѣ Бельрокѣ, когда на вершину онаго подымали каменья на которыхъ надлежало утвердить крышу маяка. Деревянная башня стоящая на толстыхъ дубовыхъ кряжахъ, служила для жилища рабошниковъ, и опорнымъ мѣстомъ для небольшаго висячаго моста; посредствомъ перваго вала съ вымбовками и рычагами, подымали на сей

мостъ уже обтесанные камни, которые привозили изъ Шошландіи, выгружали на обѣихъ концахъ скалы, кранами вынимали изъ судовъ, клали на четырехъ-колесныя тележки, подвозимыя по желѣзной дорогѣ подъ мостъ, и какъ теперь упомянуто подымали на мостъ, потомъ подведя камень подъ блокъ укрѣпленный въ толстомъ дубовомъ брусѣ выходящемъ изъ третьяго яруса башни, подвязывали къ блоку; отъ блока проведены были тали и цѣпи къ находящемуся внутри башни чугунному шпилю, которымъ подвертывая тали и цѣпи подымали камень, вводили оный въ башню, и потомъ на ея вершину. Мы подробно объяснимъ всѣ сіи разныя машины, а здѣсь въ кратцѣ привели примѣръ устроенія Бельрокскаго маяка, въ доказательство какія препятствія человѣкъ можетъ преодолѣть при помощи средствъ механическихъ. Нынѣ нѣсколько паровыхъ машинъ, управляемыхъ весьма малымъ числомъ людей способныхъ, могутъ произвести такія дѣйствія, на которыя въ древнія времена надлежало употребить силу и жизнь сотни тысячь работниковъ,, Г. Стефанъ Флаша къ изложенной имъ Механикѣ для искусствъ и

промышленности, присовокупилъ двадцать три большіе листа съ изображеніями и чертежами машинъ и самыхъ дѣйствій оными, всего 379^ши.—Сочиненіе сіе весьма полезно для людей различнаго состоянія, для хозяевъ земледѣльцовъ, для имѣющихъ мануфактуры, для художниковъ и ремесленниковъ, всѣ они найдутъ свѣдѣнія для нихъ нужныя, способы къ облегченію, къ улучшенію ихъ дѣйствій; служащіе въ флотѣ прочитаютъ Механику для искуствъ и промышленности, и воспользуются оною съ особеннымъ удовольствіемъ потому, что еще до выпуска изъ Корпуса имѣя уже начальныя познанія въ Механикѣ, знали въ чемъ состоитъ свойство силъ, приложеніе, уменшеніе, перемѣщеніе, раздѣленіе оныхъ, знали составъ простыхъ и сложныхъ машинъ, и продолжая поприще своего служенія, на самомъ огромномъ произведеніи всѣхъ совокупныхъ силъ Механическихъ и ея орудій, ежедневно на самомъ дѣлѣ видятъ доказательства всей важности и пользы ея дѣйствій.

93. *Biographie maritime ou Notices historiques sur la vie et les campagnes des Marins celebres Francois et Etrangers, par*

M. Henequin, accompagnées de portraits; ouvrage dedie á S. A. R. Mr le Prince de Joinville. Tome premier, gr. 8. Paris 1836.

Морская Біографія, или Историческія извѣстія о жизни и кампаніяхъ знаменитыхъ Мореплавателей французскихъ и иностранныхъ. Г^на^. Генекеномъ, съ присовокупленіемъ портретовъ. Поднесена Е. К. В. Принцу Жуанвильскому. (*) час. 1, въ большую 8^ю^. Парижъ 1836 года.

Произшествія въ времена прошекшія, дѣйствія, поступки людей знаменитыхъ и давно не существующихъ, служатъ и остаются наставленіемъ, примѣромъ въ времена будущія, и потому свѣдѣнія историческія вообще для всѣхъ полезны, и изъ сихъ свѣдѣній содержащія частныя жизнеописанія полезны особенно отъ того, что представляютъ читателямъ разныхъ сословій и состояній, совѣты и руководство къ ихъ дѣйствію на преходимыхъ ими поприщахъ, и какъ извѣстно о знаменитомъ сочиненіи Плутарха, жизни великихъ людей Греціи и

(*) Сынъ Короля Французовъ, назначаемый для служенія въ флотѣ, и сдѣлавшій нѣсколько кампаній.

Рима, сказано: что оно *можетъ образовать людей для жизни общественной и частной.* Ежели Библіографъ безпристрастно хвалитъ и хулитъ не словами, а простымъ изложеніемъ самыхъ дѣйствій, тогда сочиненіе его вниманія достойно и будетъ полезно; о морской Біографіи Гна Генекена сіе сказать можно. Описанія жизни тридцати пяти Мореплавателей, изъ которыхъ многіе знамениты по великимъ ихъ подвигамъ, другіе отличили себя разными военными и мирными морскими дѣйствіями, изложены безпристрастно, слогомъ простымъ, но пріятнымъ, служащіе во флотѣ прочитаютъ съ особеннымъ удовольствіемъ и съ пользою, ибо найдутъ обстоятельныя свѣдѣнія о разныхъ подвигахъ, произшествіяхъ и случаяхъ на преходимомъ ими поприщѣ службы; найдутъ замѣчанія о ошибкахъ начальствующихъ судами во время сраженія. Въ первой вышедшей части, Біографій 35, о мореплавателяхъ Французскихъ 27, иностранныхъ 8, Ансона, Рюйтера, Нельсона, Барберусы, Бинга, Виттера, Америка-Веспуція, Роднея; въ числѣ Біографій Французскихъ мореплавателей, помѣщены пять о такихъ, копо-

рые еще въ живыхъ, и въ предувѣдомленіи по поводу сего сказано:„ Настоящее, часто болѣе привлекаетъ вниманіе нежели прошедшее, и свѣдѣнія о дѣйствіяхъ и поступкахъ мореплавателей, которые еще въ живыхъ и не принадлежатъ къ исторіи, любопытства достойны, а потому въ Морской Біографіи я помѣстилъ историческія извѣстія, о мореплавателяхъ Французскихъ и иностранныхъ, которые еще живы.“ Къ каждому жизнеописанію приложенъ съ изящнымъ искуствомъ литографированный Портретъ.

94. Recherches sur l' emplacement de Carthage suivies de notices historiques, géographiques, etc, avec le plan topographique du terrain et des ruines de la ville dans leurs état actuel, par C. T. Falbe. Capitaine de vaisseau et Consul de Danemarck dédié au Roi. Paris, gr. 8, 1833.

Изысканія о мѣстѣ Карѳагена, съ присовокупленіемъ историческихъ, географическихъ и другихъ замѣчаній и топографическимъ планомъ мѣстоположенія и развалинъ города. С. Т. Фальбомъ, Капитаномъ корабля, Дашскимъ Генеральнымъ Кон-

суломъ, посвящена Королю Французовъ. въ 8^ю, Парижъ 1833 года.

Карѳагена знаменитая соперница могущественнаго Рима, была особенно знаменита въ мореплаваніи, основана какъ извѣстно поселеніемъ изъ Тира за семьдесятъ лѣтъ прежде основанія Рима, постояннымъ мореплаваніемъ распространила свою торговлю, привела въ подданство островъ Сардинію, большую часть Сициліи и Испаніи, и отправила одного изъ своихъ лучшихъ мореплавателей Ганона, съ цѣлъ чтобы онъ обошелъ мысъ Доброй Надежды. По симъ причинамъ и потому что Капитанъ Фальбъ въ изслѣдованіи о Карѳагенѣ обратилъ вниманіе на обстоятельства относящіяся до Карѳагенскаго флота, и на изысканія мѣста и расположенія гаваней для военныхъ и купеческихъ судовъ, и Адмиралтейства, сочиненіе его достойно любопытства читателей Записокъ. Онъ между прочимъ говоритъ: по нынѣшнему мѣстоположенію должно заключить, что были двѣ гавани, въ Исторіи Аппіана сказано именно: „гавани были расположены такъ, „что изъ одной надлежало проходить чрезъ

„другую, для обѣихъ входъ съ моря былъ „одинъ шириною въ семьдесятъ фушовъ и „запираемъ цѣпями; первая гавань была ку- „печеская и въ оной устроено весьма мно- „го магазейновъ и сараевъ; по срединѣ воен- „ной гавани небольшой островъ, и какъ „въ гавани такъ и на островѣ сдѣланы ши- „рокія набережныя, на которыхъ были са- „раи для двухъ сотъ двадцати судовъ и „магазейны для храненія строеваго лѣса и „всего что служитъ къ вооруженію; передъ „каждымъ сараемъ по два столба Іониче- „скаго Ордена, отъ чего гавань и остро- „вокъ кажутся окруженными портиками.“ На острову былъ домъ Адмирала, и какъ островъ находился противъ отверзшія со- единяющаго военную и купеческую гавани, то Адмиралъ видѣлъ какъ въ оныя входятъ и по высотѣ дома имѣлъ видъ въ морѣ за гаванями; они отдѣлены одна отъ другой высокою стѣною, и суда идущія въ купе- ческую гавань не могли усмотрѣтъ что дѣлаютъ въ военной, чрезъ которую не по- зволяли проходить, и изъ купеческой бы- ли ворота къ городу. Всѣ сіи великія ус- троенія нынѣ на ровнѣ съ горизонтомъ ъ

но слѣды видны сообразно описанію Аппіана и Страбона."

Сочинитель изысканій о мѣстѣ Карѳагены, распространяетъ оныя на всѣ части и зданія въ городѣ, и на окрестности; подробно описываетъ дѣйствія при осадѣ и взятіи Карѳагены; присовокупляетъ разныя Географическія, Топографическія и другія свѣдѣнія, и заключаетъ изысканія свои объясненіемъ нѣсколькихъ памятниковъ и медалей относящихся до знаменитой соперницы Рима.

95. Exploits, combats, expéditions et beaux faits d'armes sur mer. Par E. C. Piton, Ex-Administrateur de marine au port de Boulogne, Membre de plusieurs Societés savantes, etc. Paris 1836, 1 vol. gr. 12.

Сраженія, подвиги и отличныя военныя дѣйствія на морѣ. Е. С. Питономъ, управлявшимъ морскою частію въ Булоньи, членомъ разныхъ ученыхъ обществъ. Парижъ, 1836 года, 1 томъ въ 16 долю.

Изъ происходившихъ въ теченіи послѣдней войны Французовъ съ Англичанами военныхъ на морѣ дѣйствій, три сраженія между флотовъ, девять между эскадръ, ше-

сшнадцать между отдѣльными судами, и два сраженія во время войны за Соединенные Американскіе Штаты; всего тридцать отличныхъ подвиговъ на морѣ, описаны Гмъ Питономъ подробно съ присовокупленіемъ разныхъ примѣчанія достойныхъ случаевъ. Два сраженія изъ войны съ 1778 по 1783 годъ вѣроятно избраны имъ потому, что одно было первое, другое послѣднее дѣйствіе въ сію войну; первое происходило между Французскимъ фрегатомъ Бель-Пуль (*Belle-Poule*) и Англійскимъ Аретузою, въ 1778 году; второе въ 1782мъ между фрегатами, Французскимъ Surveillante (Сюрвельянтъ) подъ начальствомъ Капитана Куэдика, и Англійскимъ Квебекъ, подъ начальствомъ Капитана Фермора, особеннаго примѣчанія достойно потому, что послѣ упорнаго нѣсколько часовъ продолжавшагося сраженія, когда оба фрегата, въ парусахъ, въ реяхъ, въ такелажѣ были совершенно разбиты, Французы абордировали Англичанъ. Необыкновенная храбрость нападающихъ и обороняющихся долгое время не рѣшали дѣйствія, какъ вдругъ Англійскій фрегатъ загорѣлся, тогда Фран-

цузскій поспѣшилъ отъ него отвалить, едва успѣлъ сіе исполнить, Квебекъ взорванъ, неустрашимый начальникъ онаго Капитанъ Ферморъ погибъ; Французскій фрегатъ совершенно разбитый не дошелъ бы до Бреста, но прибывшій вскорѣ послѣ сраженія фрегатъ привелъ его на буксирѣ; Капитанъ Куэдикъ раненый въ голову и въ животъ не сходилъ со шханецъ, продолжалъ начальствовать; вскорѣ отъ послѣдствія ранъ умеръ. Изложенное Гмъ Питономъ описаніе тридцати разнообразныхъ на морѣ дѣйствій и подвиговъ, служащіе во флотѣ конечно прочитаютъ съ особеннымъ удовольствіемъ.

96. Aide-Mémoire du voyageur, ou questions relatives à la géographie physique et politique, à l' industrie et aux beaux-arts, etc. á l' usage des personnes qui veulent utiliser leurs voyages. Paris, 1 vol. 8, 1834.

Помощникъ памяти путешествующаго, или вопросы относящіеся до Географіи Физической и Политической, до искуствъ, промышленности, художествъ и пр. для желающихъ чтобы ихъ путешествія послужили

имъ въ пользу. 1 томъ въ 8, Парижъ 1834 года.

Путешествующій единственно для своего удовольствія, помышляетъ о развлеченіяхъ, о забавахъ, но вмѣстѣ съ симъ безъ сомнѣнія желаетъ пріобрѣсти свѣдѣнія о тѣхъ мѣстахъ, которыми проѣзжаетъ, въ которыхъ останавливается; путешествующій для пріумноженія своихъ познаній, обращаетъ вниманіе на пріобрѣтеніе желаемыхъ имъ свѣдѣній. Первый и вторый изъ сихъ путешествующихъ, въ каждомъ столичномъ, и въ нѣкоторыхъ большихъ городахъ, найдутъ напечатанныя описанія всего что въ сихъ городахъ любопытства достойно, слѣдовательно по произволу своему можетъ избрать на что посмотрѣть, о чемъ узнать подробно, или на что и не вскинуть глазъ. Путешествующему для пріобрѣтенія познаній не только нужно имѣть свѣдѣнія, что въ томъ или въ другомъ мѣстѣ примѣчанія достойно, но весьма полезно имѣть руководство, на что именно должно обращать вниманіе, руководство на нѣкоторыхъ послѣдовательныхъ правилахъ основанное. Въ

семъ похвальномъ намѣреніи, *Помощникъ памяти путешествующихъ*, расположенъ сочинителемъ на десять отдѣленій, въ каждомъ изъ которыхъ нѣсколько главъ или статей. Въ первомъ отдѣленіи собственно о физическомъ состояніи страны, Географія, Гидрографія, Метеорологія; вѣроятно сочинитель имѣетъ особенную склонность къ занятіямъ по Гидрографіи, и излагая, какія въ каждой странѣ нужно дѣлать замѣчанія и пріобрѣсть свѣдѣнія по Гидрографіи, начинаетъ съ ключа, переходитъ къ ручьямъ, потомъ къ рѣкамъ, каналамъ, заливамъ, губамъ, озерамъ, болотамъ, прудамъ и морямъ. Отдѣленіе 2^е^, о произведеніяхъ по всѣмъ царствамъ природы; 3^е^, о жителяхъ и ихъ жилищахъ; 4^е^ отдѣленіе, о промышленности и искуствахъ; 5^е^, о образѣ правительства и разныхъ учрежденіяхъ; 6^е^, о наукахъ и словесности; 7^е^, о художествахъ; 8^е^, исторія; 9^е^, положеніе на случай войны; 10^е^, внѣшнія сношенія.—Присовокуплены способы собиранія и сохраненія произведеній по царству животныхъ, растеній и ископаемыхъ. Въ предувѣдомленіи отъ сочинителя между прочимъ ска-

зано: „Чтобы изложеніе состоящее единственно изъ непрерывныхъ вопросовъ не наскучило читателямъ, я къ вопросамъ присовокупилъ нѣкоторыя объясненія о томъ о чемъ сдѣланъ вопросъ, въ сихъ объясненіяхъ болѣе и менѣе подробныхъ, путешествователи найдутъ предварительныя свѣдѣнія, служащія руководствомъ къ пріобрѣтенію большихъ свѣдѣній.„

97. *An elementary essay on the principle of masting ships, hitherto pursued in the Royal navy, and of a proposed new method of proportioning masts, yards, sails, upon fixed principles. By Henry Chatfield, member of the school of Naval Architecture. 1834, in 4.*

Опытъ о употребляемыхъ до сего времени правилахъ вооруженія судовъ Королевскаго флота, и предложеніе новаго способа для размѣренія мачтъ, реевъ, парусовъ по утвержденнымъ правиламъ. Гмъ. Чатфильдомъ, членомъ училища Корабельной Архитектуры. 1834 года, въ 4.

Мореплавателямъ извѣстна вся важность вооруженія судовъ надлежащимъ образомъ, оно должно быть сообразно съ ка-

чествами, по есть съ построеніемъ судна, и потому не можетъ быть одинаково для всѣхъ судовъ одного рода или разряда, ибо въ построеніи оныхъ всегда есть какая либо разность, происходящая отъ мнѣнія и воли строителей. Невзирая на сіе, необходимо нужно имѣть правила для вооруженія; знаменитый Чапманъ приложилъ свои познанія къ составленію сихъ правилъ относительно размѣренія парусовъ, основалъ оныя на теоріи и вычисленіяхъ съ великою точностію, и употребилъ съ успѣхомъ въ Шведскомъ флотѣ. Не всегда слѣдуютъ симъ правиламъ, въ многомъ отъ оныхъ отступаютъ; Г. Чапфильдъ въ описаніи своемъ приводитъ разныя доказательства, что въ Англіи нѣтъ постояннаго, твердаго положенія для размѣреній мачтъ, реевъ и парусовъ, и между прочимъ говоритъ:„ Должно согласиться что отъ познаній въ наукахъ, кораблестроенія въ другихъ Государствахъ, многимъ превосходнѣе, нежели у насъ отъ нашего навыка; теорію въ вооруженіи мачтами, реями и парусами, которой правила нынѣ кажется весьма извѣстны, не можно приложить къ употребляемымъ нашими кора-

блестроителями; у другихъ морскихъ Державъ опытъ познаній въ наукахъ относящихся до Корабельной Архитектуры, произведенія оной доведены до изящества; и служатъ образцами для Кораблестроенія въ Великобританіи. Всѣмъ имѣющихъ сношенія съ Морскимъ Департаментомъ извѣстно, какія неудобства и издержки происходятъ отъ великой разности въ размѣреніяхъ мачтъ и реевъ въ Королевскомъ флотѣ. Морскіе офицеры непрестанно жалуются на затрудненія употреблять (въ случаѣ нужды) стеньги, и реи какого либо судна на другое судно того же ранга.“ Въ доказательство сему приложена таблица размѣреній стеньгъ, брамстеньгъ, нижнихъ реевъ, марса и брамъ-реевъ на шестидесяти шести судахъ разнаго ранга, и только на двухъ стеньги и реи совершенно равны, на всѣхъ прочихъ или длиннѣе или діаметры не равные. Въ сочиненіи Г^на^ Чатфильда три отдѣленія: въ первомъ объяснены правила, какимъ образомъ опредѣлить сколько парусовъ нужно для военнаго судна; въ второмъ изложены неудобства и вредъ происходящія въ Англійскомъ Королевскомъ фло-

тѣ отъ великой разности въ размѣреніяхъ мачтъ и реевъ; въ третьемъ объяснены и предложенъ новый способъ опредѣлять размѣренія и взаимную соразмѣрность мачтъ, реевъ и парусовъ по нынѣ утвержденнымъ правиламъ.

Г. Чатфильдъ нѣсколько лѣтъ въ Плимутскомъ Адмиралтействѣ управлялъ отдѣленіемъ называемымъ *Мачтовымъ* (Mast Department), и по опыту узналъ разнообразныя неудобства въ дѣйствіяхъ онаго, сдѣлалъ о семъ представленіе, въ которомъ между прочимъ предложилъ, чтобы отмѣнить употребляемыя въ Англійскомъ Адмиралтействѣ различія стеньгъ, реевъ и парусовъ по рангу судовъ, а различать всѣ стеньги, реи и паруса отъ самыхъ большихъ до самыхъ меньшихъ, постепеннымъ размѣреніемъ на постоянно утвержденныхъ правилахъ, такъ какъ на примѣръ якоря отличены по вѣсу, канаты, кабельтовы, веревки по толщинѣ, и разныя другія принадлежности къ вооруженію, различены опредѣленнымъ названіемъ ни сколько не относящимся къ рангу судовъ. Въ сочиненіи Г^на^ Чат-

фильда чертежей и изображеній степеней, реевъ и парусовъ 24.

98. The Naval service or Officers' Manual for every grade in his Majestys ships. By Capt. W. N. Glascoch, R. N. 2 vol. 8. London 1836.

Служба на морѣ, или руководство для каждаго званія на судахъ Его Величества. Капитаномъ Королевскаго флота Гласкомъ. Двѣ части въ 8, Лондонъ 1836 года.

Начиная отъ Волонтера до Капитана въ флотѣ, должность каждаго изъ морскихъ Офицеровъ и другихъ званій чиновниковъ на кораблѣ, и все относящееся къ симъ должностямъ, Капитанъ Гласкокъ изложилъ подробно, съ особенными наставленіями не отъ строгаго Начальника, а какъ бы отъ пріятеля; на примѣръ, въ первой статьѣ о Волонтерѣ, совѣтуетъ не только какимъ образомъ онъ долженъ располагать свои занятія въ теченіи всего дня, чтобы скорѣе пріобрѣсти нужныя познанія, но какъ поступать при исполненіи каждой изъ его обязанностей и даже обѣдая съ Капитаномъ. Статью о Мичманѣ, начинаетъ слѣдующими словами:„Повиновеніе душа службы, Мичманъ

долженъ зашвердить всѣмъ извѣстное понятіе: тотъ кто не умѣетъ повиноваться, не будетъ умѣть начальствовать;— слѣдуя сему правилу, Мичманъ всегда пойдетъ настоящимъ курсомъ, по правому компасу.“ Потомъ излагаетъ должность его на морѣ и въ портѣ, и присовокупляетъ наставленія о другихъ обязанностяхъ принадлежащихъ его чину и лѣтамъ; между прочимъ говоритъ: „на Шканцахъ Мичману не должно ходить держа руки въ карманѣ, и никакъ не позволять себѣ насмѣшекъ надъ другими.“—Должности Капитанскаго Секретаря, Помощника врача (Подлекаря) Тимермана, Шкипера, изложены подробно и также съ разными наставленіями; симъ кончена первая часть. Вторая начинается должностью Артиллерійскаго Офицера, и въ оной между прочимъ сказано:„ въ Англіи въ званіе сіе обыкновенно опредѣляютъ людей, которые не обучались Артиллеріи, и потому не знаютъ ни силы, ни качествъ пороха, не имѣютъ понятія о дѣйствіи снарядами, о наведеніи орудій, и имъ поручаютъ исполненіе должности морскихъ Артиллерійстовъ и потому названіе сіе можетъ

казаться насмѣшкою.“—Должность Комиссара или содержателя съѣстныхъ и разныхъ припасовъ.—Морское судопроизводство, въ сей статьѣ сочинитель говоритъ: „Въ постановленіи о морскомъ судопроизводствѣ въ Англіи, много противурѣчій, несообразностей происходящихъ отъ частыхъ перемѣнъ въ такъ называемыхъ *Морскихъ инструкціяхъ* (Naval instructions) *въ Правилахъ для службы на морѣ*, (Regulations for the service at Sea), такъ что нерѣдко рѣшенія сихъ судовъ признаны незаконными, и члены оныхъ были подвержены отвѣтственности.“—Въ изложеніи должности врача, слѣдующее разсужденіе, которое конечно и всѣ служащіе на морѣ подтвердятъ: „знаніе и попеченіе врачей великое благо для человѣка на сухомъ пути, кольми паче они драгоцѣнны на морѣ, когда судно далеко отъ береговъ и отъ многочисленныхъ находящихся на ономъ пособій; на служащихъ въ военномъ флотѣ, во время плаванія, ничто не можетъ дѣйствовать сильнѣе, пріятнѣе, удостовѣренія что они имѣютъ врача, котораго искуство равно усердному попеченію и искренней благопріязни.“—Послѣ дол-

жности врача, должность такъ называемаго въ Англійскомъ флотѣ Мастера (Master); сего званія какъ извѣстно въ нашемъ флотѣ нѣтъ; изложеніе обязанности Мастера Капитанъ Гласкокъ начинаетъ слѣдующимъ образомъ:„ Качествъ потребныхъ для сего офицера не мало, и они рѣдко соединены въ одномъ человѣкѣ; для всякаго другаго званія на военномъ кораблѣ, способнаго человѣка найти нетакъ трудно какъ хорошаго масшера; ему должно имѣть познанія которыя ненужны для каждаго изъ другихъ офицеровъ, ему должно быть совершеннымъ морякомъ, искуснымъ въ вооруженіи, въ нагрузкѣ и расположеніи баласта лучшимъ образомъ; при отличныхъ свѣдѣніяхъ въ простомъ мореплаваніи, ему должно имѣть таковыя же въ Астрономическихъ наблюденіяхъ для повѣренія хронометровъ, которые въ его смотрѣніи; свѣдѣнія въ шеоріи и практикѣ морской описи ему также нужны, для произведенія описи иностранныхъ портовъ или береговъ; при сихъ познаніяхъ и способностяхъ, мастеру необходимы твердость и рѣшительность; одинъ знаменитый Англинскій Адмиралъ сказалъ:

способности и искуство въ мастерѣ, нужнѣе нежели въ какомъ либо другомъ офицерѣ; перваго Лейтенанта называютъ правою рукою Капитана, мастера должно называть правою рукою и правою ногою, потому что безъ него, Капитанъ едва можетъ двигаться; нынѣ какъ у насъ мало офицеровъ таковыхъ похвалъ достойныхъ!“ Въ должности старшаго Лейтенанта между прочимъ сказано:„ предвидѣніе, твердость, хладнокровіе съ мѣрностію и наблюденіе порядка въ дѣйствіяхъ, необходимо нужны старшему Лейтенанту. Предвидя то что можетъ случиться, онъ не будетъ въ большомъ затрудненіи, когда сей случай послѣдуетъ; твердость придаетъ силу его власти и утверждаетъ надлежащее повиновеніе его подчиненныхъ; хладнокровіе и мѣрность, побудятъ къ усердному исполненію его повелѣній съ удовольствіемъ; наблюденіе порядка въ дѣйствіяхъ, служитъ къ облехченію и скорѣйшему исполненію дѣйствій.“ Капитанъ Гласкокъ начиная изложеніе должности Капитана, какъ будто извиняясь передъ имѣющими равное съ нимъ званіе, говоритъ:„ Можетъ быть за сообщенное мною мнѣніе

о должности Начальника Корабля, мои товарищи обвиняшъ меня въ крайнемъ самолюбіи; но совѣтъ многолѣтней опытности и усердное желаніе пользы, не могутъ быть непріятны, и потому я имѣю право на снисхожденіе, ибо замѣчанія мои основаны на наблюденіяхъ и размышленіи въ долговременную мою службу.„—Всѣ упомянутыя должности, изложены подробно, ясно, и доставятъ читателямъ разныя свѣдѣнія о порядкѣ, правилахъ и обычаяхъ въ Англійскомъ флотѣ.

99. The theory and science of Naval Architecture familiarly explained and intimately blended with the art. Observations and practical conclusions, tending to the improvement of ship-building, and to the constructing of ships for fast sailing, with important Hints for the proper Management of Ships at Sea. Designed for the assistance of the practical ship-builder, the attention of the man of science, the use of the nautical officer, and amateur, and for the benefit of all interested in shipping. The whole made easy, clear, and intelligible, to common capacities. By Isaac

Blackburn, ship-builder of Plymouth. in 8, 1836.

Теорія и наука Кораблестроенія объясненная и присоединенная къ искуству; замѣчанія и на практикѣ основанныя заключенія для усовершенствованія Кораблестроенія, и особенно судовъ которые бы имѣли скорый ходъ; важныя совѣты о надлежащемъ управленіи судами въ морѣ. Предназначены для пособія практическимъ Кораблестроителямъ, для обращенія вниманія людей Ученыхъ, для употребленія Морскихъ Офицеровъ и любящихъ мореплаваніе и пользы всѣхъ участвующихъ въ ономъ. Все изложено просто, ясно и понятно для обыкновенныхъ способностей. Исакомъ Блакбурномъ, Кораблестроителемъ въ *Плимутѣ*. Въ 8 долю, 1836 года.

Въ семъ пространномъ наименованіи своего сочиненія, Г. Блакбурнъ уже изъявилъ крайнее его желаніе быть полезнымъ, и можно сказать, что желаніе сіе исполнилось; произведеніе трудовъ его конечно будетъ полезно тѣмъ для кого оно предназначено. Раздѣлено на три части: въ пер-

вой пять отдѣленій относящихся до сопротивленія воды; въ второй десять отдѣленій, начиная отъ центра тяжести судна, до остойчивости; въ третьей части шесть отдѣленій, два о начертаніи судна и четыре, о рулѣ, мачтахъ, парусахъ и нагруженіи трюма.—Всѣ сіи статьи изложены ясно, и по словамъ сочинителя понятно и *для обыкновенныхъ способностей*; въ предувѣдомленіи онъ между прочимъ говоритъ:„ Силы Великобританіи, безопасность ея владѣній, благосостояніе ея торговли и колоній, зависятъ отъ ея Флота; Кораблестроеніе для Великобританіи дѣло Государственное, и потому всякое предположеніе, стараніе къ улучшенію Кораблестроенія, должно быть пріятно всѣмъ вообще и достойно особеннаго вниманія всѣхъ непосредственно участвующихъ въ мореплаваніи, тѣмъ паче когда мы имѣемъ на престолѣ Короля Моряка. Я съ первой моей молодости имѣлъ великую склонность къ искуству Кораблестроенія, занимался долгое время теоріею, потомъ столько же практикою въ семъ искуствѣ, всегда ревностно желалъ усовершенствованія въ

ономъ, и дабы по возможности моей къ тому способствовать изложилъ сіе сочиненіе, старался объяснять съ точностью, описывать ясно, не имѣя ни какого притязанія на красоту слога, и надѣюсь что въ недостаткахъ моего изложенія меня извинятъ, снисходя къ желанію моему быть полезнымъ.

100. Letters adressed to a young Master-mariner, on some subjects connected with his Calling. By Charles Lorimer. gr 8, London 1834.

Письма къ молодому Начальнику купеческаго судна, относящіяся до его предназначенія и должности. Карломъ Лоримеромъ; въ 8, Лондонъ 1834 года.

По просьбѣ молодаго человѣка, который пошелъ въ море юнгомъ на купеческомъ суднѣ и когда ему было только 25 лѣтъ, ввѣрили его начальству одинъ изъ лучшихъ купеческихъ бриговъ, Г. Лоримеръ, въ девяти письмахъ изложилъ всѣ обязанности Начальника судна принадлежащаго торговому мореплаванію, относительно управленія, сбереженія судна и товара, содержанія служителей въ надлежащемъ по-

рядкѣ и повиновеніи, о разныхъ правилахъ къ наблюденію по дѣламъ торговли, и о всѣхъ поступкахъ каковыми Начальствующему купеческимъ судномъ должно стараться себя отличить. Всѣ его обязанности свойства ему необходимо нужныя, изложены весьма подробно, какъ видно человѣкомъ опытнымъ и искренно любящимъ, изложены не шолько ясно, но пріятнымъ слогомъ; въ каждомъ письмѣ сочинитель даетъ чувствовать всю важность обязанности Начальствующаго купеческимъ судномъ, и что отъ его искуства и поступковъ зависитъ благосостояніе всѣхъ имѣющихъ участіе въ ввѣренномъ ему грузѣ. Примѣчанія достойно что почти въ каждомъ письмѣ упоминаетъ какъ бѣдственна невоздержность отъ крѣпкихъ напитковъ, приводитъ сему примѣры, и также примѣры на поступки въ разныхъ дѣйствіяхъ и необыкновенныхъ случаяхъ по торговымъ дѣламъ; совѣтуетъ не довольствуясь тѣми познаніями, которыя нужны токмо для практическаго упрэвленія судномъ, стараться пріобрѣтать болѣе и болѣе новыхъ свѣдѣній по морскому искуству. Со-

вѣшы Г^на Лоримера совершеннаго наставника и друга, онъ оканчиваетъ послѣднее письмо слѣдующимъ образомъ: „Говорятъ что Начальствующему купеческимъ судномъ трудно быть безкорыстнымъ, честнымъ, ибо на его поприщѣ много искушеній; я говорю что трудно для тѣхъ токмо, которые не имѣютъ твердыхъ понятій о чести и честности; бережливость, другъ мой, способствуетъ благосостоянію и утверждаетъ насъ въ правилахъ чести и честности, любостяжаніе разрушаетъ оныя; старайся пріобрѣсть, строго сохраняя сіи правила, тогда въ продолженіи твоей жизни, во всякое время, при всѣхъ случаяхъ, ты будешь стоять не съ поникшею головою, можешь на всѣхъ смотрѣть прямо, и *находясь на морѣ будешь спокойно и крѣпко спать, хотя между тобою и вѣчностью только одна доска.*

101. Report from the select Committee appointed to inquire into the causes of shipwrecks; with the minutes of evidence, appendix and index. Ordered, by The House of Commons, to be printed, 15 August 1836.

Донесеніе Комитета назначеннаго для изслѣдованія причинъ Кораблекрушеній, съ доказательствами, присовокупленіемъ и оглавленіемъ. Напечатано по повелѣнію Нижней Камеры Парламента, 15го Августа 1836 года, въ листъ.

Въ сей части Записокъ, въ второй статьѣ подъ заглавіемъ: *Замѣчанія о Кораблестроеніи въ Англіи*, на страницѣ 10ой помѣщено краткое свѣдѣніе о дѣйствіяхъ особеннаго Комитета, по опредѣленію Нижней Камеры Парламента составленнаго, для изслѣдованія причинъ частыхъ бѣдствій съ торговыми судами; найдено десять причинъ, которыя упомянуты въ сей статьѣ. Въ напечатанномъ пространномъ донесеніи (383 стр. въ листъ) видно, что Комитетъ усердно и прилѣжно занимался исполненіемъ сдѣланнаго ему порученія, призывалъ весьма многихъ свидѣтелей, предлагалъ имъ вопросы, принималъ отъ нихъ отвѣты, всѣхъ вопросовъ было 3992, сіе служитъ доказательствомъ съ какою подробностію и точностію Комитетъ производилъ изслѣдованіе, и нашелъ какъ предъ симъ упомянуто десять причинъ Кораблe-

крушеній. Къ отвращенію и предупрежденію бѣдствій, предложилъ двадцать средствъ, между прочимъ: Учрежденіе Департамента Торговаго мореплаванія для направленія, надзиранія и сохраненія порядка въ дѣйствіяхъ онаго; Точные, опредѣлительные и ясные законы о семъ Мореплаваніи; назначеніе какихъ именно познаній должно требовать отъ желающихъ поступить на купеческія суда въ званіе Офицеровъ, и о экзаменованіи ихъ, а для опредѣленія ихъ, особенное постановленіе; Морскія школы; Улучшеніе судостроенія; Меньшее употребленіе крѣпкихъ напитковъ; Лучшее нагруженіе судовъ; Морскіе суды для скорѣйшаго рѣшенія всѣхъ распрей случающихся по торговому мореплаванію. Въ окончаніи донесенія Комитета сказано: „Въ заключеніе своихъ дѣйствій Комитетъ почитаетъ обязанностію обратить вниманіе Парламента на слѣдующія обстоятельства: Суда Соединенныхъ Американскихъ Штатовъ лучше Англійскихъ судовъ того же рода, Капитаны и Офицеры вообще лучшіе моряки и мореплаватели, и образованы лучше нежели Англійскіе; ма-

трозы также лучше, и отъ того Американскихъ судовъ погибаетъ меньше; жалованья служащимъ на оныхъ больше, и потому они въ лучшемъ состояніи; въ послѣдніе годы число торговыхъ судовъ въ Америкѣ прибавилось почти $12\frac{3}{4}$ на сто въ годъ, въ Англіи только $1\frac{1}{2}$ на сто. Комитетъ полагаетъ, что въ собраніи Парламента въ слѣдующемъ годѣ, должно непремѣнно принять мѣры и сдѣлать нужныя постановленія, дабы возвести торговое мореплаваніе Великобританіи и служащихъ въ ономъ до надлежащей степени достоинства.“

О медаляхъ на знаменитыя произшествія относящіяся до арміи.

(Продолженіе)

11я Медаль на взятіе Эльбинга, съ одной стороны грудное изображеніе Императора Петра Великаго, вокругъ надпись: *Petrus Alexeewitz. M. D. Tzar. M. D. Moscov.* (Петръ Алексѣевичъ В. К. Царь В. К. Московскій.) На другой сторонѣ: планъ крѣпости Эльбинга, Богъ рѣки и воинъ который въ одной рукѣ держитъ лѣстницу, изъ другой бро-

саетъ горящую гранату. Въ верху надпись: *Elbinga Martiali Industria Capta.* (Эльбингъ взятъ военнымъ искуствомъ.) Внизу надпись *Die VIII. Febr.* (Февраля 8го дня).

Въ 1703мъ году городъ Эльбингъ взятъ Карломъ XII. Когда онъ послѣ пораженія при Полтавѣ находился въ Бендерахъ подъ покровительствомъ Султана, Петръ Великій въ Генварѣ мѣсяцѣ 1710го года, предписалъ Генералъ Маіору Ностицу, начальствующему въ Польской Пруссіи отрядомъ нашихъ войскъ, состоящимъ изъ пяти полковъ, взять Эльбингъ. Ностицъ пришедъ подъ Эльбингъ расположилъ брать крѣпость приступомъ; Февраля 8го на пять сторонъ повелъ фальшивую атаку, а съ двухъ пошелъ съ лѣстницами прямо къ стѣнамъ, и хотя непріятели оборонялись мужественно, однако войски наши, приставя лѣстницы къ стѣнамъ съ свойственною имъ неустрашимостію, въ три часа сбили Шведовъ, вошли въ городъ и Гарнизонъ сдался безъ всякихъ условій.

Въ плѣнъ взяты.

Полковникъ Комендантъ	1.
Артиллеріи Подполковникъ	1.
Капитановъ	9.

Поручиковъ..... 16.
Прапорщиковъ..... 13.
Унтеръ-офицеровъ и рядовыхъ..... 861.
Во время штурма убито..... 72.
Ранено..... 9.

Въ крѣпости взято:

Пушекъ мѣдныхъ..... 183.
Мортиръ желѣзныхъ..... 25.
Мортиръ мѣдныхъ..... 157.
Ружьевъ..... 1400.
Карабиновъ..... 1000.
Пистолетовъ..... 1840.
Шпагъ..... 1000.
Пороху..... 288 пуд.
Пуль..... 970000.

Съ нашей стороны убито:

Поручикъ..... 1.
Рядовыхъ..... 32.

Ранено:

Капитановъ..... 2.
Поручиковъ..... 3.
Прапорщиковъ..... 2.
Унтеръ-офицеровъ и рядовыхъ..... 147.

Убито и ранено 187.

За взятіе Эльбинга Петръ Великій пожаловалъ Генералъ-Маіору Ностицу чинъ Ге-

нералъ-Лейтенанта, старшему подъ нимъ Бригадиру Балку, который оставленъ въ крѣпости Комендантомъ портретъ осыпанный брилліантами, всѣмъ прочимъ офицерамъ и рядовымъ годовое жалованье; въ память взятія Эльбинга выбита теперь описанная медаль.

12я Медаль на взятіе Выборга, съ одной стороны грудное изображеніе Петра Великаго, вокругъ надпись; *Petrus Alexeewitz M.D. Tzar. M. D Moscov.* (Петръ Алексѣевичь, В. К. Царь, В. К. Московскій). Съ другой стороны планъ крѣпости съ наружными укрѣпленіями, на воздухѣ орелъ удерживаетъ за крыло журавля; наверху надпись: *Occupat Audentem, Ovid.* Занимаетъ предпріимчиваго, внизу: *Wiburgum Expug. D. 14. Iun.* Выборгъ взятъ силою 14го Іюня.

Послѣ знаменитаго въ Москвѣ торжества Полтавской баталіи, прибывъ въ Петербургъ 21го Февраля 1710го года, Петръ Великій отправилъ Генералъ Адмирала Графа Апраксина для начальствованія войсками назначенными къ осадѣ Выборга; они всѣ соединились Марта 21го, и на другой день начали дѣлать апроши. Хотя по каменисто-

му мѣстоположенію и по причинѣ морозовъ работы были весьма трудныя, но 1го Апрѣля столько приближились къ крѣпости, что открыли бомбардированіе, имѣя токмо три мортиры и десять пушекъ; Апрѣля 12го осажденные сдѣлавъ вылазку, съ урономъ прогнаны. Петръ Великій зная что у осаждающихъ артиллеріи весьма мало и что въ провіантѣ скоро послѣдуетъ недостатокъ, пріуготовилъ флотъ съ нужнымъ числомъ транспортныхъ судовъ, и съ нетерпѣніемъ ожидалъ первой возможности скорѣе выйти изъ Кронштата. 28го Апрѣля не взирая что море еще не очистилось отъ льда, съ флотомъ подъ начальствомъ Вице-Адмирала Крейца, отправился въ званіи Шаутбенахта (Контръ Адмирала), командуя Авангардомъ, и на любимой своей шнявѣ Лизетѣ, пошелъ впередъ, чтобы узнать не препятствуетъ ли ледъ достигнуть къ Выборгу; вскорѣ увидѣлъ совершенную сему невозможность. Шнява была затерта льдомъ и едва спаслась отъ разбитія, галерамъ и транспортнымъ судамъ угрожало такое же бѣдствіе, тѣмъ болѣе что вѣтръ былъ прошивный и крѣпкій. Петръ Великій возвра-

шясь къ корабельному флоту предложилъ Вице-Адмиралу Крейцу, чтобы большимъ кораблямъ итти сквозь ледъ, силою своего хода оный разбить, ошкрыть путь другимъ меньшимъ кораблямъ, которые возмутъ на буксиръ галеры и транспортные суда. Сіе исполнено, флотъ достигъ Березовыхъ острововъ, и 8го Маія, Вѣнценосный Коншръ-Адмиралъ со всѣми судами, на которыхъ была отправлена Артиллерія и провіантъ, пошелъ къ Выборгу и благополучно прибылъ 9го. О семъ многотрудномъ плаваніи и важныхъ полезныхъ отъ онаго послѣдствіяхъ въ журналѣ Петра Великаго сказано:„ „Внашемъ войскѣ великая была нужда въ про- „віантѣ такъ, что ежелибъ не ускорилъ, „съ эскадрою гребныхъ судовъ къ Выборгу „Господинъ Шаутбенахтъ корабельной, на „которыхъ былъ провіантъ еще дни два, „или три, то бы принуждены были наши „солдаты нѣсколько дней ѣсть мертвыхъ „лошадей и потомъ конечно отступить „назадъ.“

„Маія 9го дня помянутая эскадра къ „Выборгу щастливо пришла способными „вѣтрами Остъ-зюйдъ-остомъ и Нордъ-ос-

„томъ, подъ командою его Господина Шаутъ-
„бенахта корабельнаго, съ провіантомъ,
„Артиллеріею и аммуниціею, о которой не-
„пріятели чаяли, что ихъ морскія суда къ
„нимъ на сикурсъ пришли, и какъ уже оныя
„наши суда гораздо къ городу подошли, то-
„гда непріятельскіе часовые, которые сто-
„яли въ ближнихъ шанцахъ, просили нашихъ
„часовыхъ чтобы сказали про тѣ суда, что
„ихъ ли Шведскіе, или Россійскіе; на что
„наши часовые отвѣтствовали имъ, что
„тѣ суда наши, а не ихъ, и отъ того не-
„пріятели пришли въ конфузію; ибако всякъ
„можетъ разсудить, что чрезъ труды по-
„мянутаго Флагмана, который моремъ при-
„былъ къ войскамъ Россійскимъ на сикурсъ
„съ провіантомъ и Артиллеріею великое
„дѣло показано; правда что помянутый Го-
„сподинъ Флагманъ, будучи въ томъ курсѣ,
„великой себѣ понесъ трудъ отъ случив-
„шагося тогда на морѣ великаго льда и про-
„тивныхъ жестокихъ вѣтровъ, чего не мо-
„жно здѣсь кратко описати; однакожъ чрезъ
„помощь Божію тѣмъ своимъ трудомъ, всю
„сухопутную Армію, которая была у Вы-
„борга выручилъ; а ежелибъ не ускорилъ

„своимъ приходомъ къ Выборгу съ провіан-
„томъ, что не только чтобъ со стыдомъ
„и убытькомъ великимъ, но и съ потеряніемъ
„своихъ людей принуждено было войско Рос-
„сійское отъ той крѣпости ретировать-
„ся.“

„Итако Маія отъ 10го по 14е число, съ
„тѣхъ судовъ выгружали на берегъ прові-
„антъ, Артиллерію и аммуницію, и какъ
„выгрузили, то немедленно пошли назадъ
„къ Кронштату, опасаясь того, дабы не-
„пріятель ихъ курсу отъ Кронштата не
„отрѣзалъ, что едва было не учинилось, а
„имянно что и до Кронштота еще не успѣли
„дойтить, а Шведской флотъ подъ коман-
„дою Шведскаго Адмирала къ Выборгскому
„заливу, или устью уже и прибылъ.“

Петръ Великій обозрѣлъ всѣ работы при осадѣ, о продолженіи оныхъ далъ Графу Апраксину подробное предписаніе, и съ корабельнымъ флотомъ 14го Маія отправился, 16го прибылъ въ Кронштатъ.

Іюня къ 1му числу всю привезенную Артиллерію, а именно 80ть осадныхъ орудій и 19ть большихъ мортиръ на мѣста поставили и открывъ огонь, продолжали днемъ и

ночью до 6го числа и произвели большой проломъ въ стѣнѣ; тогда на военномъ Совѣтѣ положили, ежели чрезъ три дня крѣпость не будетъ сдана, взять приступомъ и продолжали бомбардированіе. По возвращеніи въ Петербургъ, Петръ Великій часто писалъ къ Генералъ-Адмиралу и узнавъ что 9го числа положено дать штурмъ, писалъ слѣдующее:

„Я слышалъ что сего дня намѣрился „вы учинить приступъ, и ежели сіе уже „учинено, то Богъ въ помощь; ежели же „сего дня не учинено, то прошу, дабы до Во„скресенья, или Понедѣльника отложено бы„ло, къ которому времени могу я поспѣть: „понеже сего дня послѣднее лѣкарство при„му, а завтра буду свободенъ.“

Для огражденія Петербурга со стороны Финляндіи, Выборгъ былъ необходимо нуженъ, а потому дабы важное дѣло, взятія сей крѣпости, совершить съ успѣхомъ и для сохраненія нашихъ войскъ избѣжать приступа, Императоръ не взирая на его болѣзненное состояніе спѣшилъ отправиться къ Выборгу. Между тѣмъ 9го Іюня въ вечеру, стѣна главной крѣпости была еще боль-

ше разбитна, такъ что когда потомъ войска занимали городъ, два баталіона могли выстроиться въ семъ проломѣ; Комендантъ прислалъ предложеніе о сдачѣ крѣпости, Графъ Апраксинъ отвѣчалъ, что онъ никакихъ условій не принимаетъ и чтобы гарнизонъ сдался на произволъ побѣдителей. На другой день Комендантъ прислалъ вторично съ предложеніемъ; въ сіе время Петръ Великій прибылъ къ Выборгу и согласился заключить договоръ о здачѣ крѣпости. Онъ всегда свято исполнялъ всѣ условія постановленныя при покореніи сдаваемыхъ ему крѣпостей, но вступивъ въ Выборгъ въ противность заключеннаго договора удержалъ весь гарнизонъ военноплѣннымъ; сдача сей крѣпости и причина нарушенія условій, въ журналѣ Петра Великаго описаны слѣдующими словами:

„На другой день то есть Іюня 12го вы„слали изъ города одного Подполковника съ „тѣмъ что они на аккордъ сдаются, для че„го немедленно отправленъ въ городъ былъ „отъ Гвардіи Капитанъ Семенъ Нарыш„кинъ, что имъ то ихъ прошеніе позволяется „и посланы къ нимъ пункты, дабы они сдачу „крѣпости учинили на оныхъ кондиціяхъ:

„1°. Что выпущены они будутъ съ „верхнимъ и нижнимъ ружьемъ безъ военной „музыки, знаменъ и барабановъ, купно съ ихъ „пожитки и фамиліями, и провіанту дано „имъ будетъ на дорогу сколько надлежитъ.

„2°. Купцы, рукомесленные, и духов- „ные и прочіе будутъ содержимы при ихъ „вѣрѣ въ милости и призрѣніи по обы- „чаю.“

„3°. Поселяне отпустятся по ихъ зем- „лямъ.“

„4°. Духовнымъ, при полкахъ служащимъ „коммисарамъ и другимъ чинамъ позволяет- „ся противъ перваго пункта.“

„5°. По заключеніи сего аккорда, на „брешъ Его Царскаго Величества караулъ „поставленъ будетъ.“

„На что дабы было отвѣтствовано въ „семь часовъ, буде же въ шѣ часы отвѣта „не пришлютъ, шобъ болѣе не отвѣтст- „вовали.“

„И Комендантъ по пяти часахъ при- „слалъ шаковые пункты за своею рукою и „печатью, и городъ на шѣхъ кондиціяхъ „сданъ и потомъ во оную крѣпость наши „войска вошли.“

„И въ 14й день по утру вошелъ въ крѣ-
„пость полкъ Лейбъ-Гвардіи Преображен-
„скій съ которымъ и самъ Его Величество
„высокою своею персоною, яко Полковникъ
„отъ оной Гвардіи изволилъ войтить и ос-
„мотря караулъ приняли.“

„Хотя Выборгской гарнизонъ по той
„капитуляціи и обѣщано выпустить, одна-
„ко за многія съ непріятельской стороны
„неправды чиненныя противъ Его Царскаго
„Величества, и особливо за послѣдующія (ко-
„торыя къ нему Коменданту за рукою
„Господина Адмирала Графа Апраксина по-
„сланы съ объявленіемъ, дабы оныя пос-
„лалъ съ нарочнымъ Офицеромъ къ Стох-
„гольмскому Сенату), задержанъ.

„1е, Что военную Его Величества
„Шняву посланную съ письмами нашихъ
„въ Стокгольмѣ и Шведскихъ въ Москвѣ
„сущихъ плѣнныхъ пребывающихъ людей,
„подъ бѣлымъ флагомъ къ Шведскому фло-
„ту, безъ всякаго резона законнаго, не
„токмо задержали, но отъ Капитана Швед-
„скаго сорваніемъ и брошеніемъ вымпела,
„Его Царскому Величеству безчестіе на-
„несено.“

„2е. Резидентъ нашъ Хилковъ, хотя „съ нашея стороны ихъ Резидентъ и отп„пущенъ, до нынѣ держится въ заключеніи.“

„3е, Подданныхъ Его Царскаго Вели„чества купцовъ съ пожитки пріѣхавшихъ „въ мирное время, задержали до нынѣ, и „имѣнія ихъ отобрали, и многихъ отъ го„лоду и отъ тяжкой работы поморили.“

„4е. Чтобъ отпустили въ Выборгъ, „Выборгскихъ мѣщанъ, женъ и дѣтей съ „пожитки, которыя въ Свеѣ обрѣтаются.“

„А когда тѣ всѣ неправды съ непріятельскую сторону исправлены будутъ, „также въ прочемъ намъ совершенное удо„вольство по симъ пунктамъ учинится, „то и помянутый Выборгской гарнизонъ „не будетъ нимало задержанъ, но по обѣ„щанію и капитуляціи учиненной, на сво„боду отпущенъ будетъ; между тѣмъ же, „раненые и больные Офицеры и рядовые, „такожъ вдовы и дѣти побитыхъ и умер„шихъ Офицеровъ, которые сами похотѣ„ли, со всѣмъ ихъ имѣніемъ отпущены. „Тако же и прочимъ того гарнизона, имѣ„ніе въ ихъ рукахъ оставлено.“

„А сколько того гарнизона задержано „и много ли пушекъ и аммуниціи взято, „тому реэстръ ниже сего.

Реэстръ Регимента Штабу, или Полковыхъ чиновъ:

Полковниковъ и Комендантовъ.....	2.
Аминевъ и Истерностраль.	
Полковниковъ.....	2.
Подполковниковъ.....	6.
Маіоровъ	3.
Полковыхъ Кварпирмистровъ.....	3.
Оберъ-Аудиторъ.....	1.
Полковыхъ Аудиторовъ	5.
Полковыхъ Адъютантовъ.....	3.
Полковыхъ Священниковъ	8.

Ротнаго чина.

Капитановъ	28.
Порушчиковъ	33.
Прапорщиковъ.....	55.
Писарей.....	3.
Гобоистовъ.....	14.
Урядниковъ и Писарей.....	192.
Гезелей	1.
Маркетантовъ.....	1.
Полковой Федфебель.....	1.
Полковыхъ Лекарей	6.

Фельдшеровъ..... 6.
Капраловъ..... 182.
Барабанщиковъ и флейщиковъ... .. 89.
Рядовыхъ.....3214.
Профосовъ ..... 13.
Работниковъ ..... 2.

Всего 3880.

Артиллеріи и снарядовъ взято:

Морширъ и пушекъ..... 151.
Гранатъ и бранткугелей..... 9644.
Ядеръ ..... 7550.
Пуль .....24000.
Дроби мушкетной .....80000.
Пороху..... ..... 1890 пудъ.
Картечь ..... 1816.
Мушкетовъ и карабиновъ..... 5499.
Патроновъ мушкетныхъ..... 5000.
Шпагъ..... 3650.“

По взятіи крѣпости Петръ Великій въ лагерѣ слушалъ Литургію и благодарный молебенъ, по окончаніи котораго съ крѣпости и въ лагерѣ изъ всѣхъ пушекъ и ружей произведена проекрашная пальба. Графу Апраксину пожаловалъ Орденъ Св. Апо-

стола Андрея, всѣмъ Генераламъ деревни, а Офицерамъ золотыя медали. Комендантомъ Выборга опредѣлилъ Бригадира Чернышева. ГенералъМаіора Брюса съ нѣсколькими пѣхотными и конными полками послалъ взять Кексгольмъ; Гвардіи Преображенскій Баталіонъ отправилъ въ Петербургъ, и съ симъ Баталіономъ и разными пріобрѣтенными въ Выборгѣ Трофеями, вошелъ въ любезную ему столицу при стрѣляніи изъ пушекъ. Петръ Великій шакъ утѣшался пріумноженіемъ созданнаго имъ Флота, что на другой день по прибытіи въ Петербургъ писалъ къ Графу Апраксину: „Я за особенное щастье почитаю, что „тогожъ дня какъ я пріѣхалъ, корабль изъ „Лодейнаго съ Сенявинымъ сюда пришелъ, „которой зело изрядно сдѣланъ.„

13ая Медаль на взятіе Риги. На одной сторонѣ грудное изображеніе Петра Великаго, вокругъ надпись:„ *Petrus Alexii. Fil. D. G. Russ. Imp. M. D. Moscovia.* Петръ Алексѣевичъ Б. М. Россійскій Императоръ В. К. Московскій. На другой сторонѣ, въ первомъ планѣ баттареи осаждающихъ, съ

которыхъ бросаютъ бомбы въ крѣпость изображенную во второмъ планѣ; во кругъ надпись:„ *Riga redit Russis apto certamina Castria.*“ Рига, успѣшною битвою обращена въ Русскій станъ. Въ низу: „ *Capta Die VIII Iul.*“ Взята 8го Іюля.

Чрезъ двѣ недѣли послѣ побѣды при Полтавѣ, Петръ Великій, 14го Іюля отправилъ подъ начальствомъ Фельдмаршала Графа Шереметева всю пѣхоту и часть кавалеріи въ Лифляндію для осады Риги и другихъ городовъ; всѣхъ войскъ было 32 полка и 2100 Донскихъ козаковъ, и всѣ уже соединились подъ Ригою въ исходѣ Октября мѣсяца.— Ноября 9го прибылъ Побѣдоносный Императоръ, по рекогносцированіи города велѣлъ устроить баттареи, поставить мортиры, 14го Самъ бросилъ три первыя бомбы и велѣлъ начать бомбардированіе; на другой день обозрѣвъ еще положеніе Риги, по причинѣ поздняго времени года, многочисленнаго гарнизона, и такъ какъ не было Шведскихъ войскъ, которыя бы могли придти на помощь, предписалъ Фельдмаршалу расположиться на зимнія квартиры, не производить осады, но строго блокировать, что

поручено Генералу Князю Репнину. Послѣ сего Петръ Великій отправился въ Петербургъ. Бомбардированіе продолжалось и отъ времени до времени наносило большой вредъ городу; съ 14го Ноября 1709 года до 10го Марта брошено бомбъ 1125. Марта 11го Фельдмаршалъ Графъ Шереметевъ прибылъ изъ Москвы, Апрѣля 13го всѣ войска вывели съ зимнихъ квартиръ и обложили оными городъ со всѣхъ сторонъ, и чтобы пресѣчь сообщеніе съ Дюнаминдомъ, въ двухъ верстахъ отъ города при урочищѣ Гофенбергъ начали строить укрѣпленіе; Апрѣля 15го пріѣхалъ къ Ригѣ, Фельдмаршалъ Князь Меншиковъ съ повелѣніемъ Петра Великаго, принять мѣры чтобы ожидаемый Шведскій флотъ не могъ имѣть сообщенія съ городомъ; по совѣту Князя Меншикова, близъ теперь упомянутаго укрѣпленія, чрезъ Двину на сваяхъ сдѣланъ мостъ, по обѣимъ сторонамъ, къ Ригѣ и Дюнаминду поставлены 24хъ и 18тн фунтовыя пушки, и утверждены огромные боны на цѣпяхъ. 28го Апрѣля девять Шведскихъ судовъ, (которые въ журналѣ Петра Великаго названы плоскодонные каперы) вышли изъ Дюнаминда, хотѣли пройти къ Ригѣ, но

отбиты и возвратились въ Дюнаминдъ. 30го укрѣпленіе при Гофенбергѣ кончено и по произведенныхъ изъ онаго выстрѣлахъ изъ всѣхъ орудій, Фельдмаршалъ Графъ Шереметевъ въ честь Князя Меншикова назвалъ сіе укрѣпленіе *Александръ Шанцъ*; для воспрепятствованія всѣмъ работамъ изъ крѣпости производили жестокой огонь, бросали множество бомбъ, дѣлали вылазки, но безъ успѣшно; 14го Маія Князь Меншиковъ отправился въ Петербургъ. Съ половины Маія мѣсяца, въ Ригѣ открылась моровая язва, которая вѣроятно отъ выходцевъ изъ города распространилась и въ нашей арміи и людей умерло весьма много; дѣйствія осады пріостановлены; 31го Маія возобновлены, осаждающіе взяли укрѣпленный форштатъ, и отъ онаго повели апроши къ городу. 9го Іюня 13 фрегатовъ, 1 бомбардирское судно и 9 каперовъ, подъ начальствомъ Контръ-Адмирала подошли къ нашимъ батареямъ, бросали бомбы, стрѣляли изъ пушекъ, но были такъ встрѣчены нашимъ огнемъ, что отошли въ море и ихъ уже послѣ не видали.

Въ сіе время на новыхъ въ весьма близ-

комъ разстояніи устроенныхъ батареяхъ поставили еще 14 большихъ девяти и пяти пудовыхъ мортиръ, а отъ бѣжавшихъ изъ города узнали что бомбардированіе произвело великій вредъ, что въ гарнизонѣ много побито, много померло и осталось почти около пяти тысячь человѣкъ, что въ съѣстныхъ припасахъ крайній недостатокъ и уже ѣдятъ лошадей. По симъ обстоятельствамъ, Фельдмаршалъ не начиная бомбардированія съ новыхъ батарей, чтобы не производить большаго разрушенія въ городѣ, послалъ къ Генералъ Губернатору предложеніе о сдачѣ на выгодныхъ условіяхъ, и для того на сутки остановилъ дѣйствія, получилъ отвѣтъ что сего важнаго дѣла безъ дворянъ и знатныхъ жителей города, рѣшить не можно, почему просятъ перемирія на четыре дня. Графъ Шереметевъ на сіе желаніе согласился, всѣ дѣйствія остановлены, но 14° Генералъ Губернаторъ прислалъ письмо, которымъ увѣдомляетъ, что можетъ еще обороняться и проситъ позволить имѣть сообщеніе съ Дюнаминдомъ и послать курьера въ Стокгольмъ. Въ отвѣтъ на сіе требованіе, Фельдмаршалъ на-

чалъ бомбардированіе съ вновъ устроенныхъ батарей и до 24го брошено въ городъ и цитадель 3389 бомбъ, они произвели такое дѣйствіе, что Генералъ Губернаторъ прислалъ объявить что онъ безъ совѣщанія съ жителями ничего сдѣлать не можетъ и какъ имъ нигдѣ собраться не возможно по препятствію отъ бомбардированія, но проситъ прекратить оное на десять дней; Графъ Шереметевъ отвѣчалъ, что прекратитъ токмо на двое сутокъ отъ 27го до 29го семи часовъ по полудни. Въ седьмомъ часу 29го, Генералъ Губернаторъ прислалъ сказать, что соглашается сдать городъ на условіяхъ, для постановленія которыхъ на завтра будутъ Полномочные: два Полковника, два Дворянина, Бургомистръ, Ратсгеръ и два Гражданина; 31го они пріѣхали въ лагерь, переговоры начались и изъ всѣхъ предложенныхъ имъ условій, никакъ не соглашались на одно, а именно, чтобы Лифляндскіе дворяне присягнули Императору, они объявили что скорѣе рѣшатся подорвать всю крѣпость и умереть съ оружіемъ въ рукахъ, а не присягнутъ; Фельдмаршалъ отвѣчалъ что сей спашьи

не перемѣнитъ и возобновитъ бомбардированіе; переговоры продолжались два дня, Полномочные ѣздили въ Ригу и наконецъ согласились на предложенныя имъ условія, просили токмо чтобы гарнизону выйти съ распущенными знаменами, барабаннымъ боемъ и музыкою, что и позволено. Генералъ Губернаторъ подписалъ Капитуляцію, прислалъ къ Фельдмаршалу съ Полковникомъ Буденброкомъ и войска наши пошли въ городъ. Сіе знаменитое событіе, въ журналѣ Петра Великаго описано слѣдующими словами:

„Тогда Генералъ Фельдмаршалъ со всѣми „Генералы и Шведскій Полковникъ Буден„брокъ изъ лагеря поѣхали къ Ригѣ ближе, „и какъ приближились, тогда встрѣтилъ „ихъ у назначенныхъ воротъ Генералъ„Маіоръ Шведскій Клотъ, а потомъ и всѣ „господа Генералы и многіе отъ арміи на„шей офицеры прибыли къ тѣмъ же воро„тамъ, а потомъ и Россійскіе полки при„ступили, которыми тогда командовалъ „Генералъ Князь Репнинъ, и пошли въ го„родъ строемъ, а именно: на передъ шелъ „помянутый Генералъ отъ пѣхоты Князь

„Репнинъ, Генералъ-Лейтенантъ Остенъ,
„за нимъ шли гранодеры, потомъ бомбар-
„диры и канонеры; за ними несенъ нашъ
„морскій флагъ, при немъ шелъ морскій
„Капитанъ Лобикъ съ матрозы, за ними
„слѣдовали полки пѣхотные, Ингерманланд-
„скій, Кіевскій, Астраханскій, Сибирскій,
„Казанскій, Бутырскій; въ замкѣ шелъ Ге-
„нералъ-Маіоръ Айгустовъ: оные полки
„въ городъ вошли Іюля 4 дня по полудни
„въ 6 часу, и караулы всѣ у Шведовъ въ го-
„родѣ приняли.“

„Въ 5й день по вшествіи въ городъ Ри-
„гу, учиненные редуты съ лѣвой стороны
„Двины рѣки и апроши въ форштатѣ всѣ
„заровнѣны.“

„Въ 8й день изъ Риги бывшій Рижскій
„Губернаторъ Графъ Шрембергъ къ Генера-
„лу Фельдмаршалу въ лагерь пріѣхавъ имѣлъ
„разговоры, чтобы по учиненнымъ шракта-
„тамъ было содержано, и просилъ онъ Гу-
„бернаторъ противъ договору на Шведовъ
„провіанта, котораго имъ дано на 4500
„человѣкъ: при томъ же онъ Губернаторъ
„объявилъ, что въ Ригѣ отъ начала моро-
„ваго повѣтрія, къ тому же отъ нѣсноты

„и духопы, всякаго чина мужеска и жен-
„ска пола, которые были въ городѣ собра-
„ны, померло съ 60000 человѣкъ.“

„Въ 10й день по учиненной капитуля-
„ціи Губернаторъ Графъ Штрембергъ изъ
„Риги выступилъ съ распущенными знаме-
„ны и съ барабаннымъ боемъ. При немъ Гу-
„бернаторѣ изъ города вышло, отъ 3хъ пол-
„ковъ рейтарскихъ, отъ 7ми драгунскихъ,
„отъ 12тіи пѣхотныхъ: и того отъ 22хъ
„полковъ, штабъ и оберъ и унтеръ-офице-
„ровъ и рядовыхъ, и прочихъ служителей
„и офицерскихъ челядниковъ 5132 человѣка,
„въ томъ числѣ больныхъ 2905 человѣкъ;
„тѣ больные отпущены по трактатамъ съ
„нашимъ Штабъ-офицеромъ къ Дюнаминдъ
„шанцамъ, которыхъ тамъ принявъ, от-
„правили моремъ въ Швецію на транспор-
„тныхъ судахъ.“

„При выходѣ Губернатора стояли въ
„строю въ городѣ наши пѣхотные 4 пол-
„ка, Гренадерскій, Бутырскій, Псковскій,
„Устюжскій подъ командою Генерала-Маіо-
„ра Айгустова.“

„Въ 12й день въ лагерѣ было благодаре-
„ніе Богу при трекратной пушечной и

„мушкетной стрѣльбѣ, и потомъ была для
„въѣзду Фельдмаршалу встрѣча изъ Риги
„отъ всей шляхты и мѣщанъ Рижскихъ
„съ обнаженными шпаги въ лагерь къ спав-
„кѣ его Генерала-Фельдмаршала Графа Ше-
„ремешева; а потомъ Генералъ-Фельдмар-
„шалъ и Генералишетъ въ городъ Ригу въ-
„ѣхали слѣдующимъ образомъ: Прежде шла
„Ингерманландскаго полка Гренадерская ро-
„та, за ними конюшни Фельдмаршалова и
„всего Генералишета, 5ть Генеральскихъ
„каретъ, въ которыхъ ѣхали:

„Въ 1ой Полковникъ Коршановъ, Лева-
„шовъ:

„Въ 2ой Бригадиры Дебой, Шпаѣъ:“

„Въ 3ей Генералъ-Маіоръ Гинтеръ, Бри-
„гадиръ Чириковъ:“

„Въ 4ой Генералы Лейтенанты и кава-
„леры Брюсъ, да Ренцель:“

„Въ 5ой Генералъ отъ пѣхоты и кава-
„леръ Баронъ Фонъ Аларшъ, Генералъ отъ
„кавалеріи Фонъ Ренъ:“

„За ними Рижскіе мѣщана со обнажен-
„ными шпаги; потомъ въ каретѣ Генералъ
„Фельдмаршалъ, съ нимъ по лѣвую сторону
„Тайный Совѣтникъ Леволдъ:“

„За Фельдмаршаловою каретою домо-
„вой Фельдмаршаловъ шквадронъ."

„Въѣздъ былъ въ вороша, именуемыя
„Каролусовы; и когда приближился Фельд-
„маршалъ къ воротамъ, тогда ему Рижскій
„магистратъ при отданіи комплемента под-
„несли на подушкѣ бархатной 2 ключа золо-
„тые, и по принятіи ключей, въ самой въ-
„ѣздъ палили со всего города и цитаделя
„изо-всѣхъ пушекъ; и когда пріѣхали Фельд-
„маршалъ и Генералитетъ въ Королевскій
„замокъ, и тутъ встрѣтили шляхта съ
„магистратомъ и духовныя особы, и на
„построенномъ рундуку (на которомъ сто-
„ялъ бархатный стулъ) ему Генералу-Фельд-
„маршалу по входѣ отправлена была ора-
„ція; а по отправленіи тоя церемоніи во-
„шли въ палаты Королевскія, гдѣ стоялъ
„Губернаторъ, и потомъ палили паки со
„всего города изо всѣхъ пушекъ."

„И послѣ Генералъ-Фельдмаршалъ и съ
„нимъ Генералитетъ были на томъ же Ко-
„ролевскомъ дворѣ въ киркѣ, гдѣ шляхта
„и духовныя особы учинили публичную при-
„сягу, къ которой подписались всѣ свои-
„ми руками и печати приложили."

„Послѣ того Генералъ-Фельдмаршалъ „и Генералишетъ пришли къ Рашушѣ, гдѣ „устроено было мѣсто и обито сукномъ „краснымъ. На томъ мѣстѣ поставлены „были кресла и подушки на нихъ бархат- „ныя обишы золотою сѣшкою и позумен- „шомъ, и шамо весь Рижскій Магистратъ „чинилъ публичную же присягу; и по шомъ „въ городѣ вмѣсто Шведскихъ гербовъ по „воротамъ и у двора Королевскаго поставле- „ны гербы Россійскіе!“

„По совершеніи всѣхъ сихъ церемоній „Генералъ-Фельдмаршалъ изъ Риги поѣхалъ „и прибылъ паки въ лагерь, гдѣ шракшовалъ „Генералишетъ и Шшабъ-офицеровъ; шакъ „же новоподданныхъ Лифляндцовъ Генералъ- „Маіора Алфендаля съ шляхтою и съ офи- „церы, которые въ сторонѣ Россійской „осшались, да Шведскаго Полковника Бу- „денброка, который былъ депушашомъ.“

Въ Ригѣ въ плѣнъ взяты:

„Генералъ Фельдмаршалъ Рижскій Генералъ „Губернаторъ Графъ Сшрембергъ, Генералъ „Маіоръ Клошъ.

„Шшабъ офицеровъ ..... 13.

„Оберъ-офицеровъ, ... 218.

„Унтеръ-офицеровъ, и рядовыхъ...4163.
„Неслужащихъ..... 109.

всего 4508.“

„*Артиллеріи взято.*

„Пушекъ мѣдныхъ..... 23.
„ ——— чугунныхъ..... 465.
„Мортиръ мѣдныхъ..... 7.
„ ——— чугунныхъ ..... 59.
„Гоубицъ мѣдныхъ..... 7.

„Итого всѣхъ орудій 561.

14ая Медаль на взятіе Дюнаминда. Съ одной стороны грудное изображеніе Петра Великаго, вверху надпись: *Petrus Alexii Fil. D. G. Russ. Imp. M. Dux. Moscovia.* (Петръ Алексѣевичъ. Б. М. Россійской Императоръ В. К. Московскій.) Съ другой стороны планъ крѣпости, и въ видѣ старика изображеніе рѣки Двины. Надпись вверху: *Cessistis Pariter bene Mosc. his ostia Dunae,* (Уступили также добровольно Москвитянамъ устье Двины); внизу: *Dunaminda Capta 8. Aug.* (Дюнаминдъ взятъ Августа 8го).

Во время переговоровъ о сдачѣ города Риги перехватили отъ Дюнаминдскаго Коменданта къ Рижскому Генералъ Губерна-

тору письмо, которымъ увѣдомлялъ что въ Дюнаминдскомъ Гарнизонѣ отъ язвы непрестанно люди умираютъ и остается весьма мало. По сему извѣстію Фельдмаршалъ 7го Іюля отправилъ къ Дюнаминду Генералъ Маіора Бука съ 2000 пѣхоты, велѣлъ ему прежде бомбардированія послать къ Коменданту предложеніе о сдачѣ, и препроводить перехваченное его письмо, къ Рижскому Генералъ Губернатору. Повелѣніе Фельдмаршала исполнено; Генералъ Маіоръ Букъ подошедъ къ Дюнаминду, устроилъ батарею, послалъ къ Коменданту предложеніе и началъ бомбардированіе. Комендантъ узнавъ что Рига взята и потому, онъ лишенъ надежды къ помощи, 8го Августа сдалъ крѣпость на условіяхъ.

Въ крѣпости взято.

Пушекъ	198.
Морширъ	6.
Гаубицъ	12.
Бомбъ	480.
Ядеръ пушечныхъ	42,390.
Ядеръ ручныхъ	19.939.
Пороху	990. боче.

15-я Медаль на взятіе Пернова. Съ одной стороны грудное изображеніе Петра Великаго, вокругъ надпись: *Petrus Alexeewitz M. D. Tzar. M. D. Moscow* (Петръ Алексѣевичь В. К. Царь В. К. Московскій.) Съ другой стороны на высокомъ подножіи лежитъ развернутый планъ города, подлѣ подножія стоитъ воинъ держащій въ одной рукѣ мечь, въ другой масличную вѣтвь; въ верху надпись: *Remeante Die Victor Jcia. Signa sil.* (При разсвѣтѣ Побѣдитель условія сдачи подписалъ.) Внизу: *Pernavium Capit 15 Aug. Slu.* (Перновъ взялъ 15го Августа.)

Во время осады Риги, когда начались переговоры, и дѣйствія пресѣчены на два дня, 27го Іюня Фельдмаршалъ отправилъ Генералъ Лейтенанта Баура съ шестью Драгунскими полками для блокады города Пернова. По прибытіи сихъ войскъ къ городу, Комендантъ прислалъ Полковника просить чтобы находящимся въ крѣпости дворянамъ позволить выѣхать. Весьма основательно заключая, что Комендантъ сего просилъ, дабы по недостатку въ съѣстныхъ припасахъ избавиться отъ людей ненужныхъ,

имѣть припасы для гарнизона, и тѣмъ пріобрѣсть возможность еще нѣкоторое время обороняться, Генералъ Лейтенантъ Бауръ, Коменданту въ требованіи его отказалъ и объявилъ, что пѣхотные полки пришли и что онъ возметъ городъ приступомъ; тогда Комендантъ согласился сдаться на условіяхъ, и войски наши вошли въ крѣпость 15го Августа. Гарнизонъ въ которомъ изъ 1000 человѣкъ осталось только 120, съ ружьемъ, имѣя 4 полковыя пушки и 12 знаменъ подъ начальствомъ Полковника, вышелъ, и по убѣжденію Генералъ-Маіора Князя Волконскаго вступилъ въ нашу службу, кромѣ канонеръ которые пошли въ Ревель.

Въ Перновѣ взято:

Чугунныхъ пушекъ.....	183.
Морширъ чугунныхъ.....	14.
Гаубицъ чугунныхъ.....	4.
Бомбъ заряженныхъ.....	329.
Бомбъ простыхъ.....	552.
Пороха, центнеровъ.....	1505.

Ядеръ, картечь, фишилей, свинцу, селитры, сѣры, гранатъ, и прочихъ воинскихъ припасовъ великое количество.

Въ прошломъ 1835 году въ кампании были слѣдующія Балтійскаго Флота суда, вышедшія изъ разныхъ портовъ.

Изъ С. Петербурга.

Морскаго Кадетскаго Корпуса.

24хъ пуш. Фрегатъ Надежда, Капи. Лейтен. Софіано 1ый.

24хъ ——————— Вѣрность, Капи. Лейт. Всеволожскій.

24хъ ——— ——— Постоянство, Кап. Лей. Барташевичъ 1ый.

24хъ ——— ——— Отважность, Лейтен. Риманъ.

Приписанная къ Гвардейскому Экипажу 12ти пуш. Яхта Нева, Лейт. Хитрово.

Приписанный къ 1му Штурманскому Полуэкипажу Пассажботъ Струя, Капит. Лавровъ.

Подъ начальствомъ Контръ-Адмирала Качалова ходили между С. Петербургомъ, Пешергофомъ и Кронштатомъ съ Кадетами Морскаго Кадетскаго Корпуса и 1го Штурманскаго Полуэкипажа, для обученія ихъ практики; 4го Августа возвратились въ С. Пешербургъ, гдѣ и остались зимо-

вашъ, кромѣ Фрегата Надежды, и Пассажбота Струя, которые пошли въ Кронштатъ, первый для исправленія, вторый съ Кадетами 1го Штурманскаго Полуэкипажа; оба зимовали въ Кронштатѣ.

Не приписанныя къ экипажамъ:

Голландскій Бошъ, 9го Флот. Экип. Лейт. Кишкинъ 2ый, три Канонирскія лодкии два Іола подъ начальствомъ 26го Флотскаго Экипажа Лейтенанта Бодиско 2го, между С. Петербургомъ, Петергофомъ и Кронштатомъ для испытанія скорости сихъ лодокъ и удобства къ дѣйствованію орудіями, возвратились въ С. Петербургъ 17го Сентября.

12ти пуш. Люгеръ Ораніенбаумъ, 5го Фл. Эк. Кап. Лейт. Муравьевъ.

12ти ——— ——— Петергофъ, 14го Фло. Эки. Лейт. Глазенапъ.

Въ продолженіи кампаніи ходили по разнымъ Россійскимъ портамъ и якорнымъ мѣстамъ, для лучшаго изслѣдованія входовъ къ онымъ.

Люгеръ Нарова, 11го Флот. Экип. Лейт. Черницкій, въ отрядѣ Капит. Лейт. Рейнеке 2го, для произведенія промѣра въ Финляндскихъ шхерахъ.

Пароходы:

8^ми пуш. Ижора, Гвар. Экип. Капитанъ 2^го ранга Ахлестышевъ, ходилъ между С. Петербургомъ, Петергофомъ и Кронштатомъ. На семъ Пароходѣ, Принцъ Фридрихъ и Принцесса Луиза Нидерландскіе, прибыли изъ Штетина въ С. Петербургъ, а потомъ ихъ свита отправлена въ Данцигъ.

6^ми пуш. Александрія, Гвард. Экип. Капит. Лейт. Подушкинъ.

Надежда, 23^го Флот. Экип. Кап. 2^го ранга Теглевъ.

Нева, Кор. Флот. Шшурм. Кап. Новицкій.

Охта, 6^го Флот. Экип. Кап. Лейт. Рыковъ.

Ходили между С. Петербургомъ, Петергофомъ, Кронштатомъ; Пароходъ Александрія ходилъ также въ Шлиссельбургъ съ Его Императорскимъ Высочествомъ Наслѣдникомъ Цесаревичемъ; Пароходъ Надежда съ дѣлами къ эскадрѣ.

Проворный, 10^го Флот. Эк. Кап. Лейт. Кречетниковъ, ходилъ между С. Петербургомъ, Петергофомъ, Ораніенбаумомъ и Кронштатомъ, и въ Данцигъ, гдѣ употребленъ

при высадкѣ и амбаркированіи войскъ отряда Гвардейскаго Корпуса.

Фрегатъ Россія, 1го Ласт. Экип. Маіоръ Тиздель, Бранцвахта въ устьѣ Невы.

Ботъ N° 26, Корпуса Флот. Штур. Поручикъ Черновъ 1ый, маякъ на Галерномъ фарватерѣ за вѣхами.

Транспортъ Пряжка, 1го Ласт. Экип. Поручикъ Захаровъ, маякъ на Елагинскомъ фарватерѣ.

Изъ Кронштата:

Эскадра подъ Начальствомъ Вице-Адмирала Рикорда.

110тн пуш. Корабль Императоръ Петръ Iй, 5го Флот. Экип. Капитн. 1го р. Епанчинъ 2ый.

74хъ—— ———Орелъ, 1го Флот. Экип. Кап. 1го р. Артюковъ 1ый.

74хъ—— ———Фершампенуазъ, 4го Фл. Экип. Кап. 2го р. Анжу.

74хъ—— ———Прохоръ, 6го Фл. Эк. Кап. 1го р. Баронъ Левендаль 1ый.

74хъ—— ———Смоленскъ, 7го Фло. Эк. Кап. 1го р. Чистяковъ 2ый.

84хъ—— ———Нетронь-меня, 4го Фл. Эк. Кап. Лейп. Бодиско 1ый.

84хъ пуш. Корабль Владиміръ, 9го Фл. Экип. Кап. 1го р. Кишкинъ 1ый.

84хъ —— —— Императрица Александра, 11го Флот. Эки. Кап. 1го р. Епанчинъ 1ый.

44хъ пуш. Фрегатъ Прозерпина, 1го Фл. Эк. Кап. 2го р. Кутыгинъ 2ый.

44хъ —— —— Александръ Невскій, 3го Флот. Экин. Капи. 2го р. Ивановъ 2ый.

44хъ —— —— Церера, 6го Флот. Экип. Кап. Лейт. Розенмейеръ.

44хъ —— —— Елисавета, 7го Фл. Экип. Кап. Лейт. Абалешевъ.

26ти —— Корветъ Львица, 8го Фло. Экип. Кап. Лейт. Юнкеръ.

22хъ —— —— Князь Варшавскій, Гвар. Экип. Кап. Лейт. Шлейнъ.

20ти —— Бригъ Діомидъ, 2го Флот. Экип. Кап. Лейт. Стодольскій.

20ти —— —— Казарскій, 8го Фло. Экип. Кап. Лейт. Щулепниковъ.

16ти —— Шхуна Градъ, 1го Флот. Экипажа Лейт. Нордманъ 1ый.

12ти —— Тендеръ Лебедь, 14го Флот. Экип. Лейт. Бровцынъ.

Сія Эскадра 15го Іюля отправилась съ отрядомъ Гвардейскаго Корпуса въ Данцигъ, по высаженіи войскъ, 6го Августа вышла въ крейсерство въ Балтійское море, возвратилась въ Данцигъ 9го Сентября, и съ пришедшимъ изъ Калиша отрядомъ Гвардейскаго корпуса отправилась въ Кронштатъ, Ревель и Свеаборгъ. Корабли: Императоръ Петръ Iй, Остроленка, Фершампенуазъ, Прохоръ, Фрегаты: Алеасандръ Невскій, Церера и Шхуна Градъ, зимовали въ Ревелѣ. Корабли: Нетронь меня, Смоленскъ, Владиміръ, Фрегаты: Прозерпина и Елисавета въ Свеаборгѣ. Остальные суда зимовали въ Кронштатѣ. Фрегатъ Церера на Ревельскомъ рейдѣ 3го Октября при крѣпкомъ штормѣ сорванъ съ якорей и претерпѣлъ большія поврежденія. Изъ судовъ къ сей Эскадрѣ принадлежащихъ Бригъ Діомидъ, былъ также и съ Ревельскою Эскадрою.

74хъ пуш. Корабль Арсисъ, 18го Фло. Эк. Кап. 2го р. Северюковъ, вышелъ изъ Кронштата для соединенія съ Ревельскою Эскадрою, въ которой оставался до окончанія кампаніи, потомъ пришелъ зимовать въ Кронштатъ.

84хъ пуш. Корабль Кронштатъ, 2го Флош. Эк. Кап. 1го р. Захарьинъ.

Вышелъ 22го Іюля изъ Кронштата съ Лейбъ Гвардіи Финскимъ Стрѣлковымъ баталіономъ въ Свеаборгъ, гдѣ и оставленъ подъ Блокшифъ.

44хъ пуш. Фрегатъ Марія, 10го Фло. Эк. Капит. 2го р. Трескинъ 1ый. Въ продолженіи всей кампаніи простиралъ плаваніе съ Гардемаринами, для показанія имъ входовъ въ разные порты, для Астрономическихъ наблюденій и практическихъ занятій, зимовалъ въ Кронштатѣ.

44хъ пуш. Фрегатъ Паллада, Флигель-Адъютантш, 4го Флот. Эк. Кап. Лейт. Моллеръ 3-й.

44хъ—— ——— Касторъ, 9го Флот. Экип. Лейт. Леонтовичь 1ый.

44хъ—— ——— Беллона, 27го Флот. Экип. Кап. Лейт. Мофетъ.

Сіи три Фрегата ходили въ разные порты и якорныя мѣста Балтійскаго моря, для обозрѣнія входовъ въ оные; первый доставилъ въ Данцигъ Катеръ Его Императорскаго Величества. Сіи три Фрегата зимовали въ Кронштатѣ.

24^хъ пуш. Фрегатъ Уранія, Учебнаго Морскаго Экипажа Кап. Лейт. Барташевичъ 2^ый.

Въ отрядѣ Контръ Адмирала Качалова, съ нижними чинами Учебнаго Морскаго Экипажа для обученія оныхъ практикѣ; зимовалъ въ Кронштатѣ.

20^ти пуш. Корветъ Наваринъ, 23^го Фл. Эк. Кап. Лейт. Наумовъ 1^ый.

20^ти —— Бригъ Агамемнонъ, 8^го Фло. Экип. Лейтенантъ Князевъ.

Ходили въ разныя порты Финскаго залива съ порученіями Начальства. Первый зимовалъ въ Кронштатѣ, послѣдній въ Свеаборгѣ.

20^ти пуш. Бригъ Пріамъ. 11^го Фло. Эк. Кап. Лейт. Небольсинъ 1^ый.

Для постановленія вѣхъ въ Финскомъ заливѣ отъ Кронштата до Кальбодегрунта, въ помощь Ботамъ N° 3 и 25; зимовалъ въ Кронштатѣ.

20^ти пуш. Бригъ Усердіе, 17^го Флот. Экип. Лейт. Сурковъ 1^ый.

20^ти пуш. Бригъ Филоктетъ, 17^го Флот. Экип. Кап. Лейт. Баронъ Левендаль 2^ый.

Крейсеровали у Красной горки, зимовали въ Кронштатѣ.

20ти пуш. Бригъ Гекторъ, 14го Флот. Экип.
Кап. Лейт. Воейковъ 3й.

3го Маія отправился изъ Кронштата въ Свеаборгъ на Брантвахту и зимовалъ въ семъ портѣ.

16ти пуш. Шхуна Дождь, 9го Флот. Экип.
Кап. Лей. Де-Шаплетъ.

14ти —— ——Вихрь, 8го Флот. Экип.
Лейт. Рашмановъ 1й.

14ти —— ——Снѣгъ, 20го Флот. Экип.
Лейт. Дмитріевъ 2й.

Въ отрядѣ Кап. Лейт. Рейнеке 2го, для описи и промѣра Финляндскихъ шхеръ, зимовали въ Кронштатѣ.

14ти пуш. Шхуна Радуга, 11го Флот. Экип.
Лейт. Кемецкій 1й.

14ти —— ——Гонецъ, 17го Флот. Экип.
Лейт. Лутковскій 1й.

13го Іюня вышли изъ Кронштата чтобы присоединиться къ Ревельской эскадрѣ.

Транспортъ Моллеръ, 5го Флот. Экип.
Капит. Лейт. Неелов 1й.

Отвезъ изъ Кронштата разный грузъ въ Ревелъ, гдѣ и остался Блокшифомъ.

44хъ пуш. Транспортный Фрегатъ Елена, 11го Флот. Экип. Кап. Лейт. Фонъ-Фришъ.

Военный Транспортъ Двина, 6го Флот. Экип. Кап. Лейт. Герингъ.

Ботъ N° 3й, 13го Фл. Экип. Лейт. Барановъ.

Ботъ N° 25й, 8го Флот. Эк. Лейт. Борисовъ.

Сіи четыре судна были употребляемы для перевоза разныхъ грузовъ въ порты. Ботъ N° 25й разбился на каменномъ рифѣ въ Біоркъ-Зундѣ.

24хъ пуш. Пароходъ Геркулесъ, 14го Фл. Эк. Капит. Лейт. Тыриновъ 2й.

Ходилъ съ порученіями къ Ревельской эскадрѣ и въ Данцигъ съ Его Императорскимъ Величествомъ, Его Имиераторскимъ Высочествомъ Генералъ Адмираломъ, и съ Принцемъ и Принцессою Нидерландскими, и изъ Данцига обратно въ Кронштатъ съ Его Императорскимъ Высочествомъ Генералъ-Адмираломъ.

44хъ пуш. Фрегатъ Константинъ, 23го Фл. Эк. Кап. 2го р. Венюковъ.

Бранштвахта на большемъ рейдѣ.

4хъ пуш. Транспортъ Фонтанка, 3го Ласт. Экип. Поруч. Корневъ.

Брантвахта на Сѣверномъ фарватерѣ.
Маячное судно у Лондонской вѣхи, 3го Ласт.
Экип. Подпор. Лукинъ.

Изъ Ревеля.

Эскадра подъ начальствомъ Вице-Адмирала Гамельтона.

100 пуш. Корабль Георгій Побѣдоносецъ, 23го Флот. Экип. Капит. 2го ранга Карповъ 1й.

74хъ—— ——Лѣсной, 21го Флот. Экип. Кап. 1го р. Адамсъ 1й.

74хъ—— ——Нарва, 22го Флот. Экип. Кап. 1го р. Тыртовъ 1й.

74хъ—— ——Бородино, 24го Флот. Эк. Кап. 1го р. Зыбинъ.

Сія эскадра съ присоединившимся къ оной Свеаборгскимъ отрядомъ и другими судами крейсеровала въ Балтійскомъ морѣ до 24го Іюня. Вошла въ гавань въ Кронштатѣ.

44хъ пуш. Фрегатъ Принцъ Оранскій, 21го Фл. Эк. Кап. 2го р. Макаровъ, потомъ съ 1го Іюня 16го Фл. Экип. Кап. Лейт. Шихмановъ.

44хъ—— —— Венусъ, 22го Флот. Эки. Кап. Лейт. Рейнеке 1й.

44хъ пуш. Фрегатъ Помона, 24го Фл. Эк.
Кап. 2го р. Пошемкинъ 1й.

Сіи три фрегата отправились 17го Маія изъ Ревеля въ Свеаборгъ, и отъ туда Лейбъ-Гвардіи Финскій Стрѣлковый Баталіонъ перевезли въ Кронштатъ; послѣ сего фрегаты Принцъ Оранскій и Помона были съ Ревельскою эскадрою; фрегатъ Венусъ ходилъ соединенно съ фрегатомъ Марія съ Гардемаринами; всѣ три зимовали въ Кронштатѣ.

16шн пущ. бригъ Ревель, Корп. Штурм.
Поруч. Ивановъ 2й.

20шн ——— ———Коммерстракъ, 2го Фл. Эк.
Кап. Лейт. Бахтинъ.

Подъ Главнымъ Начальствомъ Корпуса Штурмановъ Подполковника Барона Врангеля, для описи, первый въ Борзундѣ и Юнхферзундѣ, вторый въ Ботническомъ заливѣ у Аландскихъ острововъ; зимовали въ Ревелѣ.

14шн пуш. люгеръ Стрѣльна, 14го Фл. Эк.
Кап. Лейт. Юхаринъ.

Ходилъ, съ разными порученіями отъ Командира Ревельскаго порта, зимовалъ въ Кронштатѣ.

Требака Тосна, 5го Флот. Экипажа Лейте: Сидеснеръ.

Для промѣра въ Финляндскихъ шхерахъ вмѣстѣ съ прочими судами подъ Начальствомъ Капит. Лейт. Рейнеке 2го, зимовала въ Ревелѣ.

Транспортъ Гапсаль, 13го Флот. Экип. Кап. Лейт. Князь Мышецкій 2й.

Ходилъ съ грузомъ въ разные порты, возвратился зимовать въ Ревель.

Лоцъ Бригъ Виндава, Кор. Флот. Штур. Штабсъ-Кап. Худяковъ.

Лоцъ Галліасъ Юнгъ-Эдуардъ, Кор. Флот. Штур. Штабсъ-Кап. Телицынъ.

Употреблены для постановленія вѣхъ отъ Ревеля до Дагерорта, въ Монзундѣ и Рижскомъ заливѣ, и для доставленія матеріаловъ на Рижскую брантвахту и на нѣкоторые маяки, зимовали въ Ревелѣ.

14ти пуш. Шхуна Молнія, 26го Флот. Экип. Кап. Лейт. Цебриковъ.

Брантвахта въ Ревелѣ, а по прибытіи Шхуны Градъ, которая поставлена Брантвахтою, Шхуна Молнія отправилась на зимованіе въ Кронштатъ.

Изъ Свеаборга.

84^хъ пуш. Корабль Полтава, Гвар. Экипажа Кап. 2^го р. Серебряковъ.

74^хъ —— ——— Бріенъ, 19^го Флот. Эки. Кап. 2^го р. Бровцынъ 1^й.

74^хъ —— ——— Красный, 25^го Флот. Эк. Кап. 1^го р. Селивановъ.

74^хъ —— ——— Березино, 2^го Флот. Эки. Кап. 2^го р. Колюбакинъ 1^й.

20^тн —— Бригъ Патроклъ, 26^го Фл. Эк. Кап. Лейт. Трамбицкій 1^й.

Сія Эскадра подъ начальствомъ Контръ-Адмирала фонъ Платера вышла изъ Свеаборга для соединенія съ Ревельскою Эскадрою, съ которою и продолжала плаваніе до прибытія въ Кронштатскую гавань; Корабли: Полтава и Березино, ходили еще съ Кронштатскою Эскадрою, но зимовали также какъ и прочія суда сего отряда въ Кронштатѣ.

44^хъ пуш. Фрегатъ Діана, 19^го Флот. Экип. Кап. 2^го р. Кропотовъ.

44^хъ ———— Юнона, 25^го Флот. Эк. Кап. 2^го р. Назимовъ 1^й.

Сіи два Фрегата вышли изъ Свеаборга 20^го Маія съ частію 1^го Финскаго Флот-

ского экипажа для доставленія онаго на Ревельскую эскадру, и съ сею эскадрою, были въ морѣ; на зимованіе пришли въ Кронштадтъ.

Изъ Риги.

12тн пуш. Яхта Нева, 6го Лас. Эки. Штабсъ Кап. Ивановъ 3й.

Бранквахта у Динаминдской крѣпости.

Изъ Архангельска.

16тн пуш. Бригъ Лапоминка, 7го Лас. Экип. Капитанъ Шель.

Бранквахта у Мудьюжскаго острова.

8ми пуш. Шхуна N° 2й, Кап. Лейт. Можайскій.

Бранквахта у гавани Лапоминки.

Изъ Астрахани.

12тн пуш. Бригъ Эривань, 45го Флот. Экип. Лейт. Шелепинъ.

На Саринскомъ рейдѣ, для карантиннаго наблюденія за судами идущими съ моря, потомъ осматривалъ не укрываются ли въ заливахъ Кендерминскомъ и Александръ-Бай разбойничествующіе жители прибрежныхъ мѣстъ, 24го Іюня прибылъ въ Астрахань для исправленія разныхъ поврежденій.

12тн пуш. Бригъ Аббасъ-Аббадъ, 45го Фл. эк. Лейт. Аленниковъ.

Крейсеровалъ у южныхъ береговъ Каспійскаго моря, потомъ заступилъ мѣсто Брига Эривань у острова Сары, отвозилъ провизію и матеріалы для команды къ Сѣверовосточному Куринскому банку и въ Баку, и занялъ у сей крѣпости карантинный постъ, вмѣсто Брига Туркманчай.

8ми пуш. Бригъ Туркманчай, 45го Флот. Эки. Кап. Лейт. Ивановъ.

На Бакинскомъ рейдѣ для карантиннаго наблюденія за судами идущими съ моря. Сдавъ свой постъ Бригу Аббасъ-Аббадъ, возвратился въ Астрахань 12го Сентября по причинѣ разныхъ поврежденій.

8ми пуш. Бригъ Миана, 45го Флот. Экип. Лейт. Усаченко.

Крейсеровалъ на виду мыса Тюкъ-Караганъ, для защиты прибрежныхъ Астраханскихъ рыбныхъ промышленниковъ отъ нападеній разбойничествующихъ Трухменцовъ.

8ми пуш. Бригъ Джеванъ-Булакъ, 45го Фл. Эк. Лейт. Палицынъ 2й.

Перевозилъ провизію и матеріалы отъ острова Сары въ Баку и къ Сѣверовосточному Куринскому банку. Ходилъ къ тѣмъ же мѣстамъ съ Начальникомъ эскадры для

осмотра ввѣренныхъ ему командъ, потомъ занялъ постъ у острова Сары вмѣсто Брига Эривань.

8^ми пуш. Бригъ Ардебиль, 45^го Флот. Экип. Лейт. Кладкинъ.

На Ленкоранскомъ рейдѣ для карантиннаго наблюденія идущихъ съ моря судовъ, по случаю чумы оказавшейся въ Тавризѣ.

8^ми пуш. Тендеръ Черепаха, 45^го Флот. Экип. Мичманъ Быковъ.

За мелководіемъ для Парохода Предпріятіе, отвозилъ на оный пасажировъ изъ Астрахани.

6^ти пуш. Яхта Марфа, Корп. Флот. Штурм. Подпоручикъ Ашрепьевъ.

Съ открытія навигаціи до 30^го Октября занимала постъ плавучаго маяка у чистаго банка.

Транспортъ Эмба, 45^го Флот. Экип. Лейт. Хартулярій 1^й.

———— Донъ, 45^го Флот. Экип. Лейт. Дороховъ.

Сіи два транспорта были употреблены для перевоза разныхъ грузовъ въ порты Каспійскаго моря.

Эмбенскій ботъ N° 1^й, 45^го Флот. Экип. Мичманъ Ивановъ.

Эмбенскіе боты N° 2й, 45го Флот. Экип.
Мичманъ Болшинъ.
N° 3й, 45го Флот. Экип.
Лейтен. Гусевъ.

Находились въ Эмбенскихъ водахъ для защиты рыболовной промышленности отъ нападенія разбойничествующихъ Трухменцевъ. Сими ботами истреблено 15ть и взято въ плѣнъ 7 лодокъ принадлежавшихъ Трухменцамъ.

6ти пуш. Тендеръ Муравей, 45го Флот. Экип. Лейт. Костыговъ.

Брантвахта у четырехъ бугорнаго поста.

Изъ Охотска.

Ботъ Алеутъ, Корп. Фл. Штур. Кондукторъ Пахомовъ.

Доставилъ разной грузъ въ Петропавловскій портъ, гдѣ и остался зимовать.

Изъ Петропавловскаго порта.

4хъ пуш. бригъ Камчатка, Охотскаго Экип. Кап. Лейт. Чепелевъ.

Отвозилъ пасажировъ въ Охотскъ, оттуда доставилъ казенный провіантъ и купеческій товаръ въ Петропавловскій портъ, гдѣ и остался зимовать.

Изъ Тигиля.

2^хъ пуш. бригъ Екатерина, Охотск. Экип. Лейт. Несперовъ.

Доставилъ въ Охотскъ разный грузъ, а оттуда отправился съ казеннымъ провіантомъ и купеческимъ товаромъ обратно въ Тигиль, куда прибылъ 4^го Сентября и остался зимовать.

Изъ Гижигинска.

4^хъ пуш. бригъ Николай, Кор. Флот. Штур. Поруч. Олесовъ.

Привезъ пасажировъ и разный грузъ въ Охотскъ, а оттуда съ казеннымъ провіантомъ и купеческимъ товаромъ 16^го Сентября прибылъ обратно въ Гижигинскъ, гдѣ и остался зимовать.

Изъ Нижне-Камчатска.

4^хъ пуш. бригъ Елисавета, Кор. Фл. Штур. Штаб. Кап. Скрыповъ.

Отвозилъ лѣсъ въ Петропавловскій портъ, откуда отправился въ Охотскъ, и прибылъ 4^го Августа; изъ Охотска вышелъ 18^го Сентября съ казеннымъ провіантомъ и купеческимъ товаромъ въ Петропавловскій портъ, но не дошедъ до онаго 20^ти верстъ, разбитъ между Шипунска-

го Маячнаго мыса, у восточнаго берега Камчатки и устья рѣки Калахтырки.

Изъ Ріо-Жанейро.

6ти пуш. Военный транспортъ Америка, 5го Флот. Эк. Кап. Лейт. фонъ Шанцъ.

Сей Транспортъ отправленный въ 1834мъ году изъ Кронштата для доставленія груза въ Петропавловскій и Ново-Архангельскій порты, заходилъ въ Ріо-Жанейро и Портъ-Джаксонъ, и продолжая путь изъ сего послѣдняго порта въ Петропавловскій, открылъ въ широтѣ 10° 5′ Nой и долготѣ 166° 4′ 0ой отъ Гринвича, неизвѣстную группу острововъ, и 27го Іюня 1835 года прибылъ къ мѣсту своего назначенія. Сдавъ грузы въ Петропавловскомъ и въ Ново-Архангельскомъ портахъ, возвратился въ Кронштатъ 15го Іюля 1836 года; на обратномъ пути вторично заходилъ въ Ріо-Жанейро.

Въ 1835мъ году изъ судовъ принадлежащихъ Балтійскому Флоту въ компаніи было. Кораблей 19, Фрегатовъ 21, Бриговъ 21, Шхунъ 8, Корветовъ 3, разныхъ мелкихъ судовъ 38, Пароходовъ 7 и того всѣхъ судовъ 117, на оныхъ пушекъ 2910.

О спущенныхъ въ прошедшемъ 1835^мъ году разныхъ судахъ, принадлежащихъ Балтійскому Флоту.

Построенные въ С. Петербургѣ.

Въ Главномъ Адмиралтействѣ:

20^ти пуш. Бригъ Палинуръ, Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ Шпабсъ Капитаномъ Пипинымъ.

Длина Брига по верхней палубѣ. 100 фу. —
—килю..... 86 — 7 дю.
Ширина безъ обшивки..... 30 — —

Глубина отъ киля до верхней грани бимса у борта..... 14 — 4 —

Въ полномъ грузу долженъ углубиться:

Ахтеръ-штевень на 14 — 7 —
Форъ-штевень — ... 11 — 2 —

По спускѣ на воду съ полозьями, имѣя баласта 640 пудъ, углубился: Ахтеръ-штевень..... 10 — 8 —

Форъ-штевень..... 7 — 6 —

Сей Бригъ заложенъ 31^го Генваря, спущенъ 26^го Сентября 1835^го года.

20ти пуш. Бригъ Аншенеръ, Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ Шшабсъ-Капишаномъ Михельсономъ.

Длина Брига по верхней палубѣ.	100 фу.	
— килю.....	86—	7 дю.
Ширина безъ обшивки.....	30—	—
Глубина отъ киля до верхней грани бимса у борша.....	14—	4 —
Въ полномъ грузу долженъ углубишься: Ахтеръ-штевень на	17—	7 —
Форъ-штевень.....	11—	2 —
По спускѣ на воду съ полозьями, имѣя баласта 640 пудъ, углубился: Ахтеръ-штевень.....	10—	8 —
Форъ-штевень.....	7—	6 —

Сей Бригъ заложенъ 31го Генваря, спущенъ 26го Сентября 1835го года.

2хъ Мачтовый Мореходный Транспортъ Ока, Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ Шшабсъ Капишаномъ Пипинымъ.

Длина Транспорша по верхней палубѣ.....	83фу.	6 дю.
по килю.....	70—	6 —
Ширина безъ обшивки.....	23—	8 —
Глубина отъ киля до верхней грани бимса у борша.....	18—	8 —

Въ полномъ грузу долженъ углубиться: Ахтеръ-штевень на 10 фу. — дю.
Форъ-штевень на.. 9 — —
По спускѣ на воду съ полозьями имѣя баласта 450 пудъ, углубился: Ахтеръ-штевень... 6 — 3 —
Форъ-штевень..... 5 — 7 —

Сей Транспортъ заложенъ 9го Февраля, спущенъ 26го Сентября 1835го года.

Въ Новомъ Адмиралтействѣ:

84хъ пуш. Корабль Леформъ, Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ Подполковникомъ (нынѣ Полковникъ) Колодкинымъ.

Длина Корабля по квартеръ-деку 200 фу. 2 дю.
— килю..... 180 — — —
Ширина у брейштлейна безъ обшивки..... 50 — —
Глубина отъ верхней кромки киля до верхней грани гондекъ-бимса у борта..... 23 — 7 —

Въ полномъ грузу долженъ углубиться: Ахтеръ-штевень на 22 — 11 —
Форъ-штевень.... 21 — 8 —
По спускѣ на воду съ полозьями, имѣя баласта 3000 пудъ, углубился: Ахтеръ-штевень на 14 — 7 —
Форъ-штевень..... 12 — 2 —

Сей Корабль заложенъ 18го Ноября 1833го, спущенъ 28го Іюля 1835го года.

2хъ Мачтовый мореходный Транспортъ Молога, Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ Подпоручикомъ Федоровымъ.

Длина Транспорта по верхней палубѣ.....	83 фу.	3 дю.
по килю.....	70 —	6 —
Ширина безъ обшивки.....	23 —	8 —
Глубина отъ киля до верхней грани бимса у борта.....	18 —	8 —
Въ полномъ грузу долженъ углубишься: Ахтеръ-штевень на	10 —	—
Форъ-штевень....	9 —	—
По спускѣ на воду, съ полозьями, имѣя баласта 415 пудъ углубился: Ахтеръ-штевень..	6 —	5 —
Форъ-штевень....	6 —	2 —

Сей Транспортъ заложенъ 13го Февраля, спущенъ 5го Октября 1835го года.

Въ Новой Голландіи.

4хъ пуш. Голландскій Канонирской Ботъ, Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ Штабсъ Капитаномъ Шаунберхомъ.

Длина Бота между перпендикулярами.....	59 фу.	1 дю.

Ширина съ обшивкою.... 18 фу. 7 дю.
Глубина отъ киля до верхней кромки настилки палубы у борта..... 7 — 3 —
Въ полномъ грузу долженъ углубиться..... 5 — — —
По спускѣ на воду съ полозьями безъ баласта углубился:
Ахтеръ-штевень... 3 — $6\frac{1}{4}$ —
Форъ-штевень..... 2 — $9\frac{1}{2}$ —

Сей Ботъ заложенъ 23го Февраля 1834го, спущенъ 21го Іюня 1835го года.

2хъ пуш. Канонирская лодка N° 79. Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ Штабсъ Капитаномъ Шаунберхомъ.

Длина лодки между перпендикулярами..... 64 фу. 6 дю.
Ширина безъ обшивки..... 14 — 10 —
Глубина..... 5 — 10 —
Въ полномъ грузу должна углубишься..... 4 — $5\frac{1}{2}$ —
По спускѣ на воду безъ полозьевъ и баласта углубилась:
Ахтеръ-штевень... 3 — 6 —
Форъ-штевень.... 2 — 2 —

Сія Лодка заложена 13го Генваря 1834го, спущена 13го Іюня 1835го года.

2^хъ пуш. Канонирскія лодки N°N° 76, 77, 78, 80 81, 82, 83, и 84, Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ Штабсъ-Капитаномъ Шаунберхомъ.

Длина лодокъ между перпендикулярами	64 фу. 6 дю.
Ширина безъ обшивки	14 — 10 —
Глубина	5 — 10 —
Въ полномъ грузу должны углубиться	5 — $5\frac{1}{2}$ —
По спускѣ на воду безъ полозьевъ и баласта углубились:	
Ахтеръ-штевень	2 — 11 —
Форъ-штевень	1 — 11 —

Сіи Лодки заложены 13^го Генваря 1834^го, спущены въ Октябрѣ мѣсяцѣ 1835^го года.

На Охтенской верфи:

44^хъ пуш. Фрегатъ Аврора, Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ Подполковникомъ Амосовымъ.

Длина Фрегата по Опоръ-деку	165 фу. $2\frac{3}{4}$ дю.
— килю	150 — $6\frac{3}{4}$ —
Ширина у брейтлейна безъ обшивки	41 — 6 —
Глубина отъ киля до верхней грани бимса у борта	21 — 6 —

Въ полномъ грузу долженъ углубишься: Ахтеръ-штевень на 18 фу. 6 дю.
Форъ-штевень.... 17 — 6 —

По спускѣ на воду съ полозьями имѣя баласта 2000 пудъ, углубился: Ахтеръ-штевень..... 13 — 7 —
Форъ-штевень..... 10 — 1 —

Сей Фрегатъ заложенъ 23го Ноября 1833го, спущенъ 27го Іюля 1835го года.

Пароходъ Мирный въ 40 силъ, Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ Подполковникомъ Амосовымъ.

Длина Парохода по верхней палубѣ..... 120 фу. 4 дю.
по килю..... 106 — 3 —

Ширина у брейтлейна безъ обшивки..... 22 — —

Глубина отъ киля до верхней грани бимса у борта.... 11 — 4½ —

Въ полномъ грузу долженъ углубишься: Ахтеръ-штевень на 5 — —
Форъ-штевень.... 5 — —

По спускѣ на воду съ полозьями, имѣя баласта 300 пудъ, углубился: Ахтеръ-штевень.... 3 — 9 —
Форъ-штевень..... 3 — 11 —

Сей Пароходъ заложенъ 28го Іюля 1834го, спущенъ 25го Сентября 1835го года.

Одномачтовый палубный ботъ, вмѣщающій груза 5000 пудъ, Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ Подполковникомъ Амосовымъ.

Длина Бота по палубѣ.....	71 фу.	3 дю.	
— килю.....	58 —	2 —	
Ширина у брейтлейна безъ обшивки.....	22 —	—	
Глубина отъ киля до верхней грани бимса у борта.....	11 —	6 —	
Въ полномъ грузу долженъ углубиться: Ахтеръ-штевень на	8 —	2 —	
Форъ-штевень....	7 —	1 —	
По спускѣ на воду съ полозьями, имѣя баласта 280 пудъ углубился: Ахтеръ-штевень....	6 —	½ —	
Форъ-штевень.....	4 —	½ —	

Сей Ботъ заложенъ 17го Ноября 1834го, спущенъ 5го Октября 1835го года.

Одномачтовый ботъ вмѣщающій груза 3000 пудъ, Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ Подполковникомъ Амосовымъ.

Длина Бота по палубѣ.....	53 фу.	9 дю.	
— килю.....	45 —	3 —	

Ширина безъ обшивки..... 16 фу. 8 дю.
Глубина отъ киля до верхней грани бимса у борта..... 8 — 10 —

Въ полномъ грузу долженъ углубиться: Ахтеръ-штевень. 7 — —
Форъ-штевень.... 6 — —

По спускѣ на воду, съ полозьями, имѣя баласта 160 пудъ, углубился: Ахтеръ-штевень... 5 — 9 —
Форъ-штевень.... 4 — $\frac{1}{2}$ —

Сей Ботъ заложенъ 17го Ноября 1834го, спущенъ 5го Октября 1835 года.

Въ Архангелскѣ.

20шти пуш. Бригъ Несторъ, Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ Капитаномъ Загуляевымъ.

Длина Брига по Опоръ-деку. 99 фу. 7 дю.
—килю..... 86 — 2 —
Ширина безъ обшивки... 30 — 8 —
Глубина отъ киля до верхней кромки Опоръ декъ бимса у борта..... 14 — 7 —

Въ полномъ грузу долженъ углубиться:
Ахтеръ-штевень... 15 — 5 —
Форъ-штевень..... 12 — —

По спускѣ на воду съ полозьями безъ баласта углубился:

Ахтеръ-шпевень.... 10 фу. 6 дю.
Форъ-шпевень..... 7 — 2 —

Сей Бригъ заложенъ 22го Сентября 1834го, спущенъ 21го Маія 1835го года.

Транспортъ Волховъ въ 300 тоновъ, Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ Капитаномъ Загуляевымъ.

Длина Транспорта
по Опоръ-деку.....112 фу.—дю.
— Килю.....102 — —
Ширина безъ обшивки... 28 — 4 —
Глубина отъ киля до верхней грани Опоръ-декъ бимса у борта..... 18 — 8 —

Въ полномъ грузу долженъ углубиться:

Ахтеръ-шпевень.. 14 — 1 —
Форъ-шпевень.... 12 — 8 —

По спускѣ на воду съ полозьями безъ баласта, углубился:

Ахтеръ-шпевень. 8 — 6 —
Форъ-шпевень.. 6 — 3 —

Сей Транспортъ заложенъ 22го Сентября 1834го, спущенъ 21го Маія 1835го года.

Государь Императоръ желая изъявить Августѣйшее Свое благоговеніе памяти безсмертнаго Создателя Россійскаго Флота, желая чтобы Флотъ участвовалъ въ семъ изъявленіи, Высочайше повелѣть изволилъ, судамъ вышедшимъ изъ разныхъ портовъ для кампаніи въ 1836^мъ году, соединившись на Кронштатскомъ рейдѣ, и 3^го Іюля назначилъ быть Торжественному шествію Ботика Петра Великаго вдоль линіи Флота стоящаго на якорѣ при Кронштатѣ. По утвержденному Его Императорскимъ Величествомъ церемоніалу, сіе знаменитое шествіе знаменитаго предка нашего Флота, происходило слѣдующимъ образомъ:

Іюня 28^го Капитанъ надъ Главнымъ Гребнымъ портомъ отправился подъ своимъ флагомъ отъ Главнаго Адмиралтейства къ С. Петербургской Петропавловской крѣпости, за нимъ слѣдовалъ Адмиралтейскій Совѣтъ, подъ Адмиралтейскимъ флагомъ, которому крѣпость салютовала 15^тью выстрѣлами, съ катера отвѣтствовали тѣмъ же числомъ. По прибытіи въ крѣпость, Адмиралтейскій Совѣтъ принялъ Ботикъ отъ Коменданта и далъ въ полученіи ро-

списку, Комендантъ и Адмиралтействъ Совѣтъ донесли о семъ Государю; потомъ Ботикъ спущенъ на рѣку нижними чинами Гвардейскаго экипажа, имѣющими Знакъ отличія Военнаго Ордена, взятъ на буксиръ катеромъ Капитана надъ Гребнымъ портомъ и поведенъ до новаго Адмиралтейства, крѣпость салютовала Ботику 31^мъ выстрѣломъ, караулы отдавали честь съ барабаннымъ боемъ; противъ новаго Адмиралтейства Ботикъ переданъ на буксиръ Парохода, который съ Адмиралтействъ Совѣтомъ пошелъ въ Кронштатъ подъ Адмиралтейскимъ флагомъ. При приближеніи къ углу Кронштатской военной гавани, крѣпость салютовала Ботику 31^мъ выстрѣломъ и Пароходъ введенъ въ среднюю гавань, потомъ на буксирѣ Катера Капитана надъ портомъ, въ военную гавань. Къ Ботику поставлены два Унтеръ-офицера Гвардейскаго экипажа и наряженъ Штабъ-офицеръ дежурнымъ. 2^го Іюля, на канунѣ дня назначеннаго для церемоніи, Ботикъ вывели изъ военной гавани въ среднюю, поставили на Пароходѣ Геркулесъ и нарядили отъ Гвардейскаго экипажа въ караулъ; 1^го Оберъ-офицера, 2^хъ Унтеръ-офице-

ровъ и 14^ть рядовыхъ, сверхъ того два Унтеръ-офицера сего же экипажа и два Гардемарина поставлены на часы къ Ботику.

3^го Іюля, Пароходъ Геркулесъ подъ Адмиралтейскимъ флагомъ, съ Адмиралтействъ Совѣтомъ, вышелъ на малый рейдъ; Флотъ расположенный въ двѣ линіи состоялъ изъ 26^ти Кораблей, 18^ти Фрегатовъ и 28^ми Корветовъ, Бриговъ, Шхунъ и Люгеровъ, всего изъ 72^хъ судовъ. Въ первомъ часу Его Императорское Величество съ Августѣйшимъ Семействомъ, съ Дворомъ, и Иностранными Послами, изволилъ изъ Петергофа прибыть къ Кронштату на Пароходѣ Ижора, тогда Пароходъ Геркулесъ пошелъ на большой рейдъ вдоль Корабельной линіи, и въ его кильватерѣ слѣдовалъ Пароходъ Ижора, на которомъ подняли флаги Генералъ-Адмирала. Когда Пароходъ Геркулесъ вышелъ на большой рейдъ, Адмиральскій Корабль салютовалъ Ботику 31^мъ выстрѣломъ и вскорѣ потомъ крѣпость и Адмиральскій Корабль салютовали Генералъ Адмиральскому флагу на Ижорѣ, 21^мъ выстрѣломъ, на что отвѣствовано 11^тью выстрѣлами. Когда Геркулесъ проходилъ мимо Флота, люди становились по

реямъ, кричали пять разъ ура, караулы отдавали честь съ барабаннымъ боемъ. Пройдя всю Корабельную линію и обогнувъ Корабль Березино, Геркулесъ продолжалъ шествіе свое до Корабля Кульмъ и пройдя между онымъ и Кораблемъ Бріенъ, остановился на якорѣ на траверсѣ Корабля Императоръ Александръ; Пароходъ Ижора сталъ на якорь между Пароходомъ Геркулесъ и линіею мелкихъ судовъ. На Ботикѣ Петра Великаго подняшъ Штандартъ, всѣ крѣпости и весь Флотъ произвели положенный салютъ, Пароходъ Геркулесъ отвѣтствовалъ 7^ю выстрѣлами. По окончаніи салюта, всѣ Корабли, Фрегаты, и прочія суда разцвѣтились флагами.

Государь Императоръ съ Августѣйшимъ Семействомъ изволилъ прибышь на Геркулесъ и по нѣкоторомъ времени отправился на Ижорѣ обратно въ Петергофъ. Пароходъ Геркулесъ пошелъ въ гавань, на Ботикѣ Штандартъ спущенъ безъ салюта, на Пароходѣ подняли Адмиралтейскій флагъ. Ботикъ отведенъ въ С. Петербургскую крѣпость такимъ же образомъ какъ былъ приведенъ въ Кронштатъ; Адмиралтействъ

Совѣтъ сдалъ Ботикъ Коменданту съ роспискою, и Совѣтъ и Комендантъ донесли о семъ Его Императорскому Величеству.

Чрезъ годъ по заключеніи въ Нейштатѣ мира съ Швеціею, що есть въ 1722 году Петръ Великій какъ извѣстно приказалъ перевезть знаменитый Его Ботикъ изъ Москвы въ С. Петербургъ; встрѣча оному на Невѣ была особеннымъ образомъ торжественная, и тогда же награвированы два рисунка Ботика. Въ обоихъ, Ботикъ стоитъ на подножіи; на кормѣ флагштокъ, съ распущеннымъ Кейзеръ-флагомъ, отъ средины ближе къ носу другой въ двое больше флагштокъ съ Штандаршомъ; на первомъ рисункѣ Ботикъ изображенъ съ кормы, на которой вырѣзанъ старецъ держащій въ одной рукѣ посохъ, другою благословляющій идущее подъ парусами судно, позади старца домъ; на подножіи, море, на срединѣ онаго судно подобное Ноеву ковчегу, на каждой сторонѣ городъ и оба города соединены радугою, подъ радугою надъ ковчегомъ летящій голубь, надъ нимъ надпись: „*Сей вожделѣнный вѣстникъ.*“ На боку: *дѣцкая утѣха.* Въ низу:„ *Въ семъ*

лѣ 1722 году Ботикъ сей первѣе народу выставленъ и презентованъ того ради, понеже Богоданнымъ нынѣ міромъ, плоды его паче извѣстны и крѣпко утверждены стали, и миръ сей плодомъ его неложно нарещися можетъ.“ На второмъ рисункѣ Ботикъ поставленъ такъ что виденъ его носъ; на подножіи, море и два большія военныя судна, одно парусное, другое гребное, на срединѣ надпись: *Отъ Бога симъ токмо полученъ.* На боку: *принесла мужески тріумфъ.* Въ верху обѣихъ рисунковъ слѣдующая надпись, раздѣленная на оба рисунка такъ, что одна половина на первомъ, другая половина на второмъ.

На первомъ рисункѣ:

„Судно сіе водное, хотя мѣрою малое, и только къ потѣшному на малыхъ водахъ игранію построенное, но потомъ явилося аки плодоносное семя великаго въ Россіи Корабельнаго Флота, и вину подало слѣдовавшимъ преславнымъ дѣламъ; таковымъ случаемъ, если паче Божіимъ смотреніемъ державнѣйшій Государь Петръ Великій, Императоръ и Самодержецъ Всероссійскій, еще въ началѣ Царствованія своего, пришедъ

въ нѣкоторое время въ Ізмайловъ, и гуляя по анбарамъ, гдѣ лежали остатки вещей дому дѣда его Никиты Ивановича Романова, увидѣлъ между оными судно сіе: и понеже было иностранное, и въ Россіи не видаемое, спросилъ о употребленіи и дѣйствіи его, у искуснаго нѣкоего при себѣ иноземца. Отъ Отвѣта же онаго увѣдавъ, какъ дивно на парусахъ ходитъ, великую возимѣлъ охоту употребить онаго къ плаванію. И такъ первѣе самаго судна сего ходу на рѣкѣ Яузѣ отъ вѣдавъ, скоро на езерѣ Переяславскомъ здѣланными повелѣніемъ Его Величества большими судами любопытство свое лучше исполнилъ. Тоей же охоты и на другомъ ширѣемъ езерѣ Кубінскомъ, а потомъ и на морѣ Бѣломъ или Архангельскомъ съ радостію употребилъ. Отъ таковыхъ же водоплавныхъ успѣхъ, двигнулся всеприлѣжнымъ попеченіемъ и къ преполѣзнѣйшему“

На второмъ рисункѣ.

„И къ преполѣзнѣйшему а дотоль въ Россіи незнанному дѣлу, самаго себѣ, и другихъ при себѣ въ Голландіи и Англіи, какъ къ строенію, такъ и къ плаванію Ко-

рабельному обучилъ, и Великій Россійскій Флотъ здѣлалъ, каковый зрится нынѣ и умножается, непрестаетъ: отъ чего Россія усугубленную силу возимѣвши, многія преславныя получила викторіи, разширила предѣлы своя, врата себѣ къ сообщенію честныхъ народовъ отверзла, и благополучіе свое Благословеннымъ миромъ укрѣпила, сильна и славна отъ селѣ, и врагомъ страшна. Тако сіе малое судно яко доброе сѣмя было премногой намъ пользы: итого ради достойно сущи и вѣдомо, и видимо быши, на харшіи сей изображено показуется.„

„Нарицается же судно сіе Ботъ Англинской. Ботъ по виду своему между суднами, Англинской же по дѣлу и мѣрѣ Англійской Архитектуры; на желаніе бо вышеупомянутаго дѣда Императорскаго Величества, Мужа въ Россіи, къ честнымъ искуствамъ, надъ погдашный обычай, быстроохотнаго, судно сіе въ Англіи здѣлано, и отъ шуду въ Москву привезено.“

Таковыя два гравированныя изображенія Ботика находятся въ Гидрографическомъ Департаментѣ Морскаго Министерства, въ уменшенномъ размѣрѣ помѣщены

съ разными чертежами, видами и изображеніями принадлежащими къ сей части Записокъ, а дабы доставить читателямъ точныя свѣдѣнія о настоящихъ размѣреніяхъ Знаменитаго Ботика, Предсѣдатель Комитета поручалъ одному изъ Корабельныхъ Инженеровъ сдѣлать измѣренія и по онымъ оказалось слѣдующее:

Длина Ботика между перпендикулярами		19 ф. 9 д.
Ширина на Мидель-шпангоутѣ		6— 5 —
Высота на Мидель шпангоутѣ отъ нижней кромки киля, до верхней кромки планшера		2— 8 —
Высота на Форъ-штевнѣ		3— $3\frac{1}{4}$—
Высота на Ахтеръ-штевнѣ		3— $3\frac{1}{2}$—
Ширина кормы на высотѣ планшера		3— $2\frac{5}{4}$—
Толщина обшивки		——$1\frac{1}{8}$—
Ширина планшера		——$4\frac{3}{8}$—
Ширина наружнаго пояса	Въ носу.	——$2\frac{5}{8}$—
	На Миделѣ.	——$5\frac{1}{2}$—
	— Кормѣ.	——$3\frac{5}{4}$—
Толщина балокъ		——$1\frac{1}{2}$—
Ширина		——$8\frac{1}{8}$—
Разстояніе мачты отъ форъ-штевня		3— $8\frac{5}{4}$—

Флагштокъ на кормѣ до кнопшика..... 3 ар. 12 вер.
Кнопика толщина..... — — $\frac{1}{6}$ —
Мачта на носу до кнопшика 9 ар. — —
Кнопикъ толщина..... —— 2 —

Сдѣланный по симъ размѣреніямъ чертежъ Бопика, награвированъ и помѣщенъ съ принадлежащими къ сей части Записокъ чертежами и изображеніями.

Въ 1836 году въ кампаніи были слѣдующія Балтійскаго Флота суда, вышедшія изъ разныхъ портовъ.

Изъ С. Петербурга.

Морскаго Кадетскаго Корпуса.

24^хъ пуш. Фрегатъ Отважность, Кап. Лейт- Риманъ.
24^хъ —— ——— Постоянство, Кап. Лей. Ирицкій.
24^хъ —— ——— Вѣрность, Кап. Лейт. Всеволожскій.
10^ти —— Яхта Голубка, Лейт. Сарычевъ 2^й.

Приписанная къ Гвардейскому Экипажу

12^ти пуш. Яхта Нева, Кап. Лейт. Шлейнъ.

Подъ начальствомъ Контръ-Адмирала

Качалова ходили между С. Петербургомъ, Кронштатомъ и Петергофомъ съ Кадетами Морскаго Кадетскаго Корпуса для обученія практики, 3го Іюля присоединились къ Флоту, чтобъ быть при отданіи почестей Ботику Петра Великаго; 13го Августа возвратились въ С. Петербургъ гдѣ и остались зимовать.

Приписанная къ Гвардейскому Экипажу, 12ти пуш. Яхта Дружба, Кап. 2го р. Волковъ.

Съ 15го Іюня по 12е Сентября находилась при Каменно-Островскомъ Дворцѣ и на Ораніенбаумскомъ рейдѣ въ распоряженіи Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Михаила Павловича, въ гавань вошла въ С. Петербургѣ.

12ти пуш. Люгеръ Ораніенбаумъ, 5го Фл. Эк. Лейт. Глазенапъ 2й.

Ходилъ по Финляндскимъ шхерамъ для узнанія входовъ на разныя якорныя мѣста и сопровождалъ Его Императорское Высочество Великаго Князя Михаила Павловича до Балтійскаго порта; на зимованіе возвратился въ С. Петербургъ.

Не приписанные къ Экипажамъ:

Гребная Шхуна, Плавучая батарея Гре-

мящая, Бомбардирская лодка, четыре Канонирскихъ лодки и два Іола подъ начальствомъ Капитанъ-Лейтенанта Завалишина, 8го Августа отправились въ Кронштадтъ, гдѣ и остались зимовать.

Ботъ N° 3й, 11го Фл. Эк. Лейт. Кемецкій 2й.

Ботъ N° 28, Корп. Фл. Штурм. Штабсъ-Кап. Маргасовъ.

Въ отрядѣ Капитанъ-Лейтенанта Рейнеке 2го, для промѣра въ Финляндскихъ шхерахъ.

Пароходы:

8мь пуш. Ижора, Гвар. Экип. Капит. Лейт. Подушкинъ 1й.

Ходилъ между С. Петербургомъ, Петергофомъ и Кронштатомъ, съ Военнымъ Министромъ въ Штеттинъ, потомъ съ Чрезвычайнымъ и Полномочнымъ нашимъ Посланникомъ въ Швеціи Графомъ Потоцкимъ въ Стокгольмъ, откуда возвратился въ С. Петербургъ съ Лордомъ Лондондери; былъ при маневрахъ Флота у Гогланда въ Присутствіи Государя Императора.

6ть пуш. Александрія, Гвар. Эки. Кап. Лейт. Страннолюбскій.

Нева, Корпус. Флот. Штур. Подполк. Новицкій.

Охта, 6го Флот. Экип. Кап. Лейт. Рыковъ.
Мирный, 1го Ласт. Экип. Подпор. Машкинъ.

Сіи Пароходы ходили между С. Петербургомъ, Петергофомъ и Кронштатомъ.

Фрегатъ Россія, 1го Ласт. Экип. Маіоръ Тиздель.

Бранштвахта въ устьѣ Невы.

Ботъ N° 26й, Корп. Флот. Штур. Поруч. Черновъ 1й.

Маякъ на корабельномъ фарватерѣ за вѣхами.

Яхта Лебедь, 1го Ластоваго Экип. Кап. Петровъ.

Маякъ на Елагинскомъ фарватерѣ.

Изъ Кронштата.

2я Флотская Дивизія,

Подъ начальствомъ Вице-Адмирала Беллинсгаузена.

110ти пуш. Корабль Императоръ Александръ Iй, 14го Флот. Экип. Кап. 1го р. Боиль.

84хъ —— ——— Императрица Александра, 2го Флот. Эки. Кап. 1го р. Епанчинъ.

84хъ —— ——— Эмгейтенъ, 17го Фл. Эк. Кап. 1го р. Захарьинъ 1й.

74хъ пуш. Корабль Іезекіиль, 10го Флот. Эк. Кап. 1го р. Чистяковъ.

74хъ —— ——Память Азова, 12го Фл. Эк. Ка. 1го р. Карауловъ.

74хъ —— ——Великій Князь Михаилъ, 13го Флот. Экип. Капи. 1го р. Станюковичъ.

74хъ —— —— Кацбахъ, Флиг. Адъют. Гвард. Экип. Кап. 1го ран. Римскій Корсаковъ.

74хъ —— —— Арсисъ, 18го Флот. Эки. Кап. 1го р. Ахлестышевъ.

44хъ пуш. Фрегатъ Марія, 10го Флот. Экип. Кап. 2го р. Трескинъ 1й.

44хъ —— —— Діана, 12го Фло. Эки. Кап. Лейт. Наумовъ 1й.

44хъ —— —— Ольга, 13го Фло. Эки. Кап. Лейт. Трамбицкій.

44хъ —— —— Александра, 15го Фло. Эк. Кап. 2го р. Рембергъ.

44хъ —— —— Принцъ-Оранскій, 16го Флот. Экип. Капи. Лейт. Шихмановъ.

44хъ —— —— Нева, 18го Флот. Экип. Кап. Лейт. Трескинъ 2й.

20шк —— Бригъ Охта, 11го Флот. Экип. Лейт. Карякинъ.

20ти пуш. Бригъ Пріамъ, 11го Флош. Эки. Кап. 2го р. Небольсинъ 1й.

20ти —— —— Усердіе, 17го Флош. Эки. Кан. 2го р. Сурковъ 1й.

20ти —— —— Филоктетъ, 17го Флош. Эки. Кап. 2го р. Баронъ Левендаль 2й.

3ья Флотская Дивизія.

110ти пуш. Корабль Св. Георгій Побѣдоносецъ, 23го Флот. Экипаж. Кап. 1го р. Карповъ 1й.

84хъ —— —— Лефортъ, 26го Фло. Эки. Кап. 1го р. Замыцкій.

84хъ —— —— Полтава, Гвард. Эки. Кап. 2го р. Серебряковъ.

74хъ —— —— Лѣсной, 21го Флот. Экип. Кап. 1го р. Адамсъ 1й.

74хъ —— —— Нарва, 22го Фло. Эк. Кап. 1го р. Потемкинъ 1й.

74хъ —— —— Бородино, 24го Фло. Эки. Кап. 1го р. Зыбинъ.

74хъ —— —— Красный, 25го Фло. Эки. Кап. 1го р. Селивановъ.

74хъ —— —— Березино, 27го Фло. Эки. Кап. 2го р. Назимовъ 1й.

44хъ пуш. Фрегатъ Аврора, 21го Фло. Эки. Кап. 2го р. Румянцовъ.

44^хъ пуш. Корветъ Венусъ, 22^го Фло. Экип. Кап. Лейт. Рейнеке 1^й.

20^шн —— ——— Наваринъ, 23^го Фло. Эки. Кап. Лей. Лутковскій 2^й.

20^шн —— Бригъ Палинуръ, 20^го Фло. Эки. Кап. Лейт. Розенъ.

14^шн —— Люгеръ Стрѣльна, 23^го Фло. Эк. Кап. Лейт. Струковъ 1^й.

Не приписанный къ Флотскимъ Экипажамъ.

84^хъ пуш. Корабль Бріенъ, Кап. 1^го р. Казинъ.

Обѣ сіи Дивизіи и Корабль Бріенъ находились на Кронштатскомъ рейдѣ 3^го Іюля при почестяхъ отдаваемыхъ Ботику Петра Великаго; послѣ сего въ соединеніи съ 1^ою Флотскою Дивизіею производили маневры у Гогланда въ Присутствіи Его Императорскаго Величества, потомъ находились въ крейсерствѣ въ Балтійскомъ морѣ для практики. 18^го Іюля, 3^я Флотская Дивизія прибыла для зимованія въ Кронштатъ; 2^я Флотская Дивизія продолжала плаваніе, до 13^го Сентября. Корабли сей Дивизіи: Императоръ Александръ I^й, Императрица Александра, Бріенъ, Бриги: Охта, Усердіе зимовали въ Кронштатѣ; Корабли: Вели-

кій Князь Михаилъ, Кульмъ, Кацбахъ, Фрегаты: Ольга, Принцъ-Оранскій и Бригъ Филоктетъ въ Ревелѣ, осшальные въ Свеаборгѣ. Изъ сихъ двухъ Дивизій Фрегаты: Марія, Нева и Венусъ до маневровъ и послѣ оныхъ составляли особый отрядъ и ходили по разнымъ портамъ и якорнымъ мѣстамъ съ Гардемаринами; Корабль Полтава, Фрегаты: Діана, Ольга, Принцъ-Оранскій, Аврора и Корветъ Наваринъ отвозили Лейбъ-Гвардіи Финскій Стрѣлковый баталіонъ изъ Свеаборга въ Кронштатъ и обратно.

44^хъ пуш. Фрегатъ Беллона, 27^го Фло. Экип. Кап. Лейт. Мофетъ 1^й.

22^хъ —— Корветъ Князь Варшавскій, 9^го Флот. Экип. Кап. Лейт. Князевъ.

20^ти —— Бригъ Патроклъ, 26^го Фло. Эки. Кап. Лейт. Рашмановъ 1^й.

16^ти —— Шхуна Дождь, 9^го Флот. Экип. Кап. Лейт. Де-Шаплетъ.

12^ти —— Тендеръ Лебедь, 14^го Флот. Экип. Лейт. Бровцынъ 4^й.

Сіи пять судовъ ходили подъ начальствомъ Контръ-Адмирала Литке съ Его

Императорскимъ Высочествомъ Генералъ-Адмираломъ, по разнымъ портамъ, и потомъ Фрегатъ Беллона и Корветъ Князь Варшавскій отвозили часть Лейбъ-Гвардіи Финскаго Стрѣлковаго баталіона изъ Кронштата въ Свеаборгъ; бригъ Патроклъ доставилъ Кадетъ 1го Штурманскаго Полуэкипажа на эскадру, Тендеръ Лебедь при окончанія Навигаціи занималъ брантвахтенный постъ въ Ревелѣ, гдѣ и остался зимовать, прочія суда сего отряда зимовали въ Кронштатѣ.

44хъ пуш. Фрегатъ Паллада, 14го Флот. Эки.
Кап. Лейт. Флиг. Адъют.
Фонъ-Моллеръ 3й.

Вышелъ изъ Кронштата для соединенія съ Ревельскою эскадрою, продолжалъ плаваніе съ оною до окончанія кампаніи, зимовалъ въ Кронштатѣ.

24хъ пуш. Фрегатъ Уранія, Учеб. Мор. Экип.
Кап. Лейт. Барташевичъ 2й.

Въ отрядѣ Контръ-Адмирала Качалова, съ нижними чинами Учебнаго Морскаго Экипажа для обученія ихъ практики; зимовалъ въ Кронштатѣ.

26ти пуш. Корветъ Львица, 5го Флот. Экип.
Кап. Лейт. Юнкеръ.

Въ крейсерствѣ у Красной Горки, ходилъ къ эскадрѣ съ порученіями, былъ вмѣстѣ съ флотомъ на маневрахъ у Гогланда и продолжалъ плаваніе въ Балтійскомъ морѣ для повѣренія и дополненія описанія маяковъ, которое изложено въ Гидрографическомъ Депо.

20ти пуш. Бригъ Антеноръ, 2го Флот. Эк. Кап. Лейт. Тихановичь.

20ти —— —— Діомидъ, 2го Фл. Эки. Кап. Лейт. Антипинъ 1й.

20ти —— —— Казарскій, 8го Фл. Эк. Кап. Лейт. Цебриковъ 2й.

Ходили въ разные порты Финскаго залива съ порученіями Начальства и по нѣскольку времени были при эскадрахъ, всѣ три зимовали въ Кронштатѣ.

14ти пуш. Шхуна Вихрь, 8го Фл. Эк. Кап. Лейт. Моллеръ 2й.

Крейсеровала у Красной Горки, зимовала въ Кронштатѣ.

14ти пуш. Шхуна Гонецъ, 17го Фл. Эк. Кап. Лейт. Ломенъ 2й.

Крейсеровала у Красной Горки и въ послѣдствіи отправилась въ Ригу, гдѣ была брантвахтою послѣ Яхты Невы пришедшей въ негодность.

14ти пуш. Шхуна Снѣгъ, 20го Фл. Эк. Кап. Лейт. Дмитріевъ 2й.

14ти ——— ——— Молнія, 26го Фл. Эк Кап. Лейт. Фонъ-Фришъ.

Ботъ N° 27, Корпус. Флот. Штур. Поруч. Бережныхъ.

Въ отрядѣ Капитанъ-Лейтенанта Рейнеке 2го, для описи и промѣра въ Финляндскихъ шхерахъ, зимовали въ Кронштатѣ.

12ти пуш. Транспортъ Двина, 6го Фл. Эк. Кап. Лейт. Герингъ.

150ти тон. ——— Молога, 22го Фло. Эк. Кап. Лейт. Шишмаревъ.

150ти ——— ———Ока, 24го Фл. Эк. Кап. Лейт. Тулубьевъ.

Сіи Суда были употребляемы для перевоза разныхъ грузовъ въ порты.

14ти пуш. Лоцъ-судно Тритонъ, Кор. Флот. Штур. Кап. Семеновъ.

Ходилъ для постановленія вѣхъ въ Финскомъ заливѣ отъ Кронштата до банки Кальбодегрундъ, производилъ промѣръ банки открытой Кораблемъ Императрица Александра у острова Сескара и доставлялъ въ Свеаборгъ сухопутный провіантъ.

24хъ пуш. Пароходъ Геркулесъ, 14го Фл. Эк. Кап. Лейт. Тыриновъ.

Привелъ изъ Ревеля въ Кронштатъ Фрегатъ Цереру потерпѣвшій въ прошедшемъ 1835^мъ году бѣдствіе на Ревельскомъ рейдѣ; дважды ходилъ съ Государемъ Императоромъ на маневры, первый разъ къ Красной Горкѣ, гдѣ маневры были производимы Фрегатами и мелкими военными судами, подъ Начальствомъ Контръ-Адмирала Папахристо; во вторый разъ къ острову Гогланду гдѣ былъ весь флотъ подъ Начальствомъ Адмирала Крона. Ходилъ въ Любекъ съ Его Императорскимъ Высочествомъ Великимъ Княземъ Михаиломъ Павловичемъ, и доставилъ нижнихъ чиновъ военно-рабочихъ ротъ въ Пюшерлаксъ къ каменной ломкѣ.

44^хъ пуш. Фрегатъ Помона, 24^го Фл. Эк.
Кап. Лейт. Стодольскій.

Брандвахта на большомъ рейдѣ Кронштата.

14^ти пуш. Шхуна Радуга, 11^го Флот. Экип.
Лейт. Кемецкій 1^й.

Брандвахта на Сѣверномъ фарватерѣ.

Маячное судно, 3^го Ласт. Экип. Пор. Лукинъ.

У Лондонской вѣхи.

Изъ Ревеля.

Эскадра.

Подъ начальствомъ Контръ-Адмирала Сущова.

110тв пу. Корабль Императоръ Петръ Первый, 5го Фло. Эки. Кап. 1го р. Епанчинъ 2й.

74хъ—— ——— Остроленко, 3го Фло. Эк. Кап. 1го р. Аршюковъ.

74хъ—— ——— Фершампенуазъ, 4го Флот. Эк. Кап. 1го р. Анжу.

74хъ—— ——— Прохоръ, 6го Фл. Эк. Кап. 1го р. Баронъ Левендаль 1й.

44хъ—— Фрегатъ Прозерпина, 1го Фл. Эк. Лейт. Щулепниковъ.

44хъ—— ——— Александръ-Невскій, 3го Фл. Эк. Кап. 2го р. Лавровъ.

Сія эскадра состоявшая изъ судовъ 1ой Флотской Дивизіи съ присоединившимся къ оной Свеаборгскимъ отрядомъ той же дивизіи и съ другими судами, крейсеровала въ Балтійскомъ морѣ до 24го Іюня и потомъ прибыла въ Кронштатъ, гдѣ въ соединеніи со 2ою и 3ею Флотскими Дивизіями, находилась при отданіи почестей Бо-

шику Императора Петра Великаго; послѣ чего съ тѣми же Дивизіями производила маневры у острова Гогланда въ присутствіи Его Императорскаго Величества, и вошла въ гавань въ Кронштатъ, кромѣ Фрегата Прозерпины, который послѣ маневровъ отвезъ въ Свеаборгъ часть нижнихъ чиновъ Лейбъ-Гвардіи Финскаго Стрѣлковаго Баталіона, и два раза ходилъ въ Ревель для доставленія въ сей портъ сухопутнаго провіанта; зимовалъ въ Кронштатѣ.

44^хъ пуш. Фрегатъ Церера, 7^го Флот. Экип. Кап. Лейт. Розенмейеръ.

Отправился на буксирѣ у Парохода Геркулесъ въ Кронштатъ для починки.

14^тн пуш. Бригъ Ревель, Кор. Флот. Штур. Поруч. Ивановъ 2.

При описи и промѣрѣ въ западныхъ Финляндскихъ шхерахъ и въ Ботническомъ заливѣ, зимовалъ въ Ревелѣ.

16^шн пуш. Шхуна Градъ, 1^го Фло. Эки. Кап. Лейт. Нордманъ 1^й.

Была Брантвахтою въ Ревелѣ; съ порученіями Главнаго Командира, ходила въ разные порты, и въ сіе время на Брантвахту ставили другія суда; зимовала въ Кронштатѣ.

Требака Тосна, 4го Флот. Экип. Лейт. Сиденснеръ.

Въ отрядѣ Капитанъ-Лейтенанта Рейнеке, у описи и промѣра Финляндскихъ шхеръ; зимовала въ Ревелѣ.

Транспортъ Гапсаль, 13го Флот. Эк. Кап. Лейт. Князь Мышецкій 2й.

Перевозилъ разныя вещи въ порты.

Лоцъ Бригъ Виндава, Корп. Флот. Штур. Шшаб. Кап. Худяковъ.

Ходилъ для постановленія вѣхъ на Ревельскомъ рейдѣ, въ Финскомъ заливѣ, между Кокшхаромъ и Дагерортомъ, въ Моонзундѣ и Ригскомъ заливѣ.

Транспортъ Юнгъ-Эдуардъ, Корп. Флот. Штур. Шшаб. Кап. Телицынъ.

Доставлялъ провизію и матеріалы на всѣ маяки Финскаго залива.

Изъ Свеаборга.

74хъ пуш. Корабль Орелъ, 1го Флот. Экип. Кап. 1го р. Юрьевъ 3й.

74хъ —— ——— Смоленскъ, 7го Фло. Эки. Кап. 1го р. Чистяковъ 2й.

84хъ —— ——— Нешронь-меня, 8го Флот. Экип. Кап. 2го р. Купыгинъ 2й.

84^хъ ——— ——— Владиміръ, 9^го Флот. Эки. Кап. 2^го р. Колюбакинъ 2^й.

20^ти пуш. Бригъ Агамемнонъ, 8^го Флот. Эк. Кап. Лейт. Бодиско 1^й.

Сіи пять судовъ подъ начальствомъ Контръ-Адмирала Куличкина вышли изъ Свеаборга для соединенія съ Ревельскою эскадрою, и продолжали плаваніе съ оною до входа въ Кронштатскую гавань; кромѣ Брига Агамемнонъ, который до 2^го Октября былъ употребляемъ для посылокъ.

44^хъ пуш. Фрегатъ Елисавета, 7^го Флот. Экип. Лейт. Аболешевъ 1^й.

Доставилъ изъ Свеаборга въ Кронштатъ часть Лейбъ-Гвардіи Финскаго Стрѣлковаго баталіона, потомъ присоединясь къ Ревельской эскадрѣ былъ съ оною до входа въ Кронштатскую гавань.

Бригъ Гекторъ, 26^го Флот. Эки. Кап. Лейт. Воейковъ 3^й.

Былъ Бранцвахтою до 23^го Сентября, потомъ на мѣсто онаго назначенъ Бригъ Пріамъ, тогда Гекторъ отправился въ Кронштатъ для зимованія.

Изъ Риги.

12^ти пуш. Яхта Нева, 6^го Ластов. Экипажа Шт. Кап. Ивановъ 3^й.

Брантвахта у Динаминдской крѣпости.

Изъ Архангельска.

74хъ пуш. Корабль Лейпцигъ, 19го Флот. Эк.
Кап. 2го р. Бровцынъ 1й.

44хъ —— Фрегатъ Мельпомена, 19го Флот.
Экип. Капит. Лейтен.
Муравьевъ 1й.

20ти —— Бригъ Несторъ, 20го Флот. Эки.
Кап. Лейт. Лушковскій 1й.

16ти —— Шхуна Метеоръ, 19го Флот. Эки.
Кап. Лейт. Бодиско 2й.

300 тон. Транспортъ Волховъ, 15го Фл. Эк.
Кап. Лейт. Тыриновъ 1й.

300—— ———— Печора, 21го Фло. Эк.
Кап. Лейт. Нарманскій.

Сіи суда построенные въ Архангельскѣ, подъ начальствомъ Контръ-Адмирала Хрущова прибыли въ Кронштатъ, гдѣ и остались зимовать, исключая Транспортовъ Волховъ и Печора, которые по прибытіи изъ Архангельска, были употребляемы для доставленія сухопутнаго провіанта въ Ревель и Свеаборгъ; первый изъ сихъ Транспортовъ остался зимовать въ Кронштатѣ, послѣдній въ Свеаборгѣ.

6тн пуш. Шхуна N° 1, Гвард. Экип. Лейт. Корсаковъ.

Ходила съ Инженернымъ Офицеромъ для осмотра въ Бѣломъ морѣ мѣстъ на которыхъ предполагаемо вновь построить маяки.

16тн пуш. Бригъ Новая земля, 7го Ласт. Эки. Кап. Крыловъ.

Брандвахта у Мюдьюжскаго острова.

8мн пуш. Шхуна N° 2, 7го Ласт. Экип. Кап. Апыхтинъ.

Брандвахта у гавани Лапоминки.

Изъ Астрахани.

12тн пуш. Бригъ Аббасъ-Аббадъ, 45го Флот. Эки. Лейт. Аленниковъ.

На Бакинскомъ рейдѣ для карантиннаго наблюденія за судами идущими съ моря. Сдавъ свой постъ Тендеру Черепаха и доставивъ разные припасы къ острову Сарѣ и въ Баку, прибылъ въ Астрахань для исправленія.

8мн пуш. Бригъ Джеванъ-Булакъ, 45го Фл. эк. Лейт. Фофановъ.

На Саринскомъ рейдѣ для карантиннаго наблюденія за судами идущими съ моря, ходилъ съ Командиромъ эскадры для осмотра командъ въ Баку и при Сѣверовосточномъ

устьѣ рѣки Куры, гдѣ потомъ былъ также какъ и на Саринскомъ рейдѣ, для содержанія Карантина.

8ми пуш. Бригъ Ардебиль, 45го Флот. Экип. Лейт. Касашкинъ.

Перевозилъ провизію и матеріалы отъ острова Сары въ Баку и къ Сѣверовосточному Куринскому банку.

14ти пуш, Бригъ Баку, 45го Флот. Эки. Кап. Лейт. Ладыжинскій.

Заступилъ мѣсто Брига Джеванъ-Булакъ когда онъ пошелъ съ Саринскаго рейда и потомъ смѣнилъ сей же Бригъ съ поста занимаемаго имъ при Сѣверовосточномъ устьѣ Куры.

8ми пуш. Тендеръ Черепаха, 45го Флот. Эки. Мичм. Быковъ.

Смѣнилъ Бригъ Аббасъ-Аббадъ, съ карантиннаго бранцвахтеннаго поста при Баку.

Транспортъ Эмба, 45го Флот. Эки. Лейт. Харшулярій 1й.

——————— Донъ, 45го Флот. Эки. Лейт. Шелепинъ.

——————— Терекъ, 45го Флот. Эк. Лейт. Кутузовъ.

Сіи три Транспорта были употреблены для перевоза разныхъ припасовъ въ порты Каспійскаго моря.

Эмбенскіе Боты N° 1й, 45го Фл. Эк. Лейт. Дороховъ.

——— ——— N° 2й, 45го Фл. Эк. Лейт. Болтинъ.

——— ——— N °3й, 45го Фл. Эк. Лейт. Гусевъ.

Находились въ Эмбенскихъ водахъ для защиты рыболовной промышленности отъ нападенія прибрежныхъ жителей.

8мь пуш. Бригъ Міана, 45го Фл. Эк. Лейт. Костыговъ.

Брандвахта у Четырехъ-бугорнаго поста.

Изъ Петропавловскаго порта.

2хъ пуш. Транспортъ Камчатка, Охотской Флотиліи Кап. Лейт. Чепелевъ.

Доставилъ пассажировъ и разныя припасы въ Охотскъ.

6ти пуш. Транспортъ Алеутъ, Корп. Фл. Штурм. Шт. Кап. Скрыповъ.

Доставилъ пассажировъ въ Охотскъ, а оттуда съ разными припасами и вещьми отправился съ Петропавловскій портъ.

Изъ Охотска.

Транспортъ Охотскъ, Охотской Флот. Мичманъ Сидоровъ.

Отвозилъ разные припасы и вещи въ Петропавловскій портъ.

Изъ Гижигинска.

4^хъ пуш. Транспортъ Николай, Кор. Штур. Поруч. Олесовъ.

Доставилъ пассажировъ и разные припасы въ Охотскъ, отшуда отправился обратно въ Гижигинскъ.

Изъ Тигиля.

2^хъ пуш. Транспортъ Екатерина, Охот. Флот. Лейт. Нестеровъ.

Доставилъ два раза пассажировъ и разные припасы и вещи въ Охотскъ.

Въ прошедшемъ 1836^мъ году, въ компаніи находилось принадлежащихъ Балтійскому Флоту:

Кораблей 26, Фрегатовъ 21, Бриговъ 18, Шхунъ 10, Корветовъ 3, разныхъ мелкихъ судовъ 37, Пароходовъ 6, всѣхъ судовъ 121, на оныхъ было пушекъ 3670.

О спущенныхъ въ 1836м году разныхъ судахъ принадлежащихъ Балтійскому Флоту.

Построенные въ С. Петербургѣ.

Въ Главномъ Адмиралтействѣ.

Военный Пароходъ Богатырь, Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ, Подполковникомъ Гринвальдомъ.

Длина Парохода по верхней палубѣ. 186 ф.
— килю..... 162—
Ширина безъ обшивки..... 32—
Глубина отъ киля до вехней грани бимса у борта..... 22— 7 д.

Въ полномъ грузу должно углубишься:

Ахтеръ-штевню. 14— 2—
Форъ-штевню... 13— 6—

По спускѣ на воду съ полозьями, имѣя баласта 1800 пудъ, углубились:

Ахтеръ-штевень 9— 7—
Форъ-штевень.. 6— 7—

Сей Пароходъ заложенъ 26го Октября 1835го, спущенъ 8го Августа 1836го года.

Въ Новой Голландіи.

Островская палубная лодка, Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ Штабсъ-Капитаномъ Шаунбургомъ.

Длина Лодки по палубѣ	66 ф.	9 д.
— килю.....	63—	6—
Ширина.....	20—	2—
Глубина отъ киля до верхней грани бимса палубы у борта....	7—	2—
Въ полномъ грузу должно углубишься:		
Ахтеръ-штевню.	4—	11—
Форъ-штевню...	4—	7½—
По спускѣ на воду съ полозьями безъ баласта углубились:		
Ахтеръ-штевень.	3 —	9—
Форъ-штевень...	3 —	1½—

Сія лодва заложена 1го Марта 1835го, спущена 14го Ноября 1836го года.

Четыре Плавучіе пороховые магазина, КорпусаКорабельныхъ Инженеровъ Штабсъ-Капитаномъ Шаунбургомъ.

Длина каждаго магазина между перпендикулярами.....	54 фу.
Ширина съ обшивкою....	20 —
Глубина.....	7 —

Въ полномъ грузу должны
быть каждый ..... 5 футовъ.

По спускѣ на воду безъ ба-
ласта, безъ крышекъ и внутрен-
ней отдѣлки углубились каждый. —13 дю.

Сіи магазины заложены, 1го Марша 1836го, спущены въ Маіѣ мѣсяцѣ тогожъ года, одинъ 2го, другой 5го, третій 8го, четвертый 12го

На Охтенской верфи.

Пассажботъ Павлинъ, Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ Подполковникомъ Амосовымъ.

Длина Пассажбота по верх-
ней палубѣ..... 52 ф. 2 д.
по килю 43— 2—

Ширина у брейтлейна безъ об-
шивки..... 16—1½—

Глубина отъ киля до верх-
ней грани бимса у борта..... 8—10—

Въ полномъ грузу должно уг-
лубиться: Ахтеръ-штевню..... 6 — 6 —
Форъ-штевню..... 6 — —

По спускѣ на воду, съ по-
лозьями, имѣя баласта 152 пуда,

углубились: Ахтеръ-штевень ... 5 ф.
Форъ-штевень..... 4 — 6 д.

Сей Пассажботъ заложенъ 16го Ноября 1835го, спущенъ 20го Августа 1836го года.

Пассажботъ Пелликанъ, Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ Подполковникомъ Амосовымъ.

Длина Пассажбота по верхней палубѣ.....	52 ф.	3 д.
по килю	43—	2—
Ширина у брейтлейна безъ обшивки.....	16—	1½—
Глубина отъ киля до верхней грани бимса у борта.....	8—	10—
Въ полномъ грузу должно углубиться: Ахтеръ-штевню...	6—	6—
Форъ-штевню.....	6—	—
По спускѣ на воду, съ полозьями имѣя баласта 150 пудъ углубились: Ахтеръ-штевень...	5—	—
Форъ-штевень... .	4—	6—

Сей Пассажботъ заложенъ 16го Ноября 1835го, спущенъ 17го Октября 1836го года.

Ботъ подъ грузъ въ 8 тысячъ пудъ, Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ Подполковникомъ Амосовымъ.

Длина Бота по верхней палубѣ..... 76 ф. 7 дю.
по килю..... 71 — 4 —
Ширина у брейтлейна, безъ обшивки..... 24 — —
Глубина отъ киля до верхней грани бимса у борта..... 10 — 2 —
Въ полномъ грузу должно углубиться: Ахтеръ-штевню.. 7 — 2 —
Форъ-штевню.... 6 — 8 —
По спускѣ на воду, съ полозьями, имѣя баласта 150 пудъ, углубились: Ахтеръ-штевень.. 4 — 7 —
Форъ-штевень.... 2 — ½ —

Сей Ботъ заложенъ 16го Ноября 1835го, спущенъ 29го Октября 1836го года.

Ботъ подъ грузъ въ 4 тысячи пудъ, Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ Подполковникомъ Амосовымъ.

Длина Бота по верхней палубѣ..... 65 фу. 1 дю.
по килю..... 57 — 4 —
Ширина у брейтлейна безъ обшивки..... 20 — —
Глубина отъ киля до верхней грани бимса у борта..... 7 — 5 —

Въ полномъ грузу должно углубиться: Ахтеръ-штевню.. 5 фу. 4 дю.
Форъ-штевню... 5 — —

По спускѣ на воду, съ полозьями, имѣя баласта 200 пудъ, углубились: Ахтеръ-штевень... 3 — 4 —
Форъ-штевень... 2 — 6 —

Сей Бошъ заложенъ 16го Ноября 1835го, спущенъ 12го Августа 1836го года.

Построенные въ Архангельскѣ.

74хъ пуш. Корабль Лейпцигъ, Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ Полковникомъ Ершевымъ 1мъ.

Длина Корабля по Опоръ-деку 185 фу. 4 дю.
—килю.....165 — 4 —

Ширина у брейтлейна безъ обшивки..... 48 — —

Глубина отъ киля до верхней грани бимса у борта..... 22 — 8 —

Въ полномъ грузу должно углубиться: Ахтеръ-штевню... 20 — 9 —
Форъ-штевню.... 19 — 1 —

По спускѣ на воду, съ полозьями, съ 40ю подвязанными большой руки бочками и имѣя баласта 1500 пудъ, углубились:

Ахтеръ-штевень . 13 ф. $8\frac{1}{2}$ д.
Форъ-штевень... 11 —$1\frac{1}{2}$ —

Сей Корабль заложенъ 22го Сентября 1834го, спущенъ 29го Апрѣля 1836го года.

44хъ пуш. Фрегатъ Мельпомена, Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ Полковникомъ Ершевымъ 1мъ.

Длина Фрегата по Опоръ-деку ..... 165 ф. $3\frac{1}{2}$ д.
по килю. 151 — 8—

Ширина у брейштлейна безъ обшивки..... 31 — 6—

Глубина отъ киля до верхней грани бимса у борта... 21 —

Въ полномъ грузу должно углубиться:

Ахтеръ-штевню... 18 — 6 —
Форъ-штевню .... 17 — 6 —

По спускѣ на воду, съ полозьями и съ подвязанными 34ю большой руки бочками, безъ баласта, углубились:

Ахтеръ-штевень.... 12 ф. $\frac{1}{2}$ д.
Форъ-штевень..... 10 —$9\frac{1}{4}$—

Сей Фрегатъ заложенъ 22го Сентября 1834го, спущенъ 29го Апрѣля 1836го года.

16тиг пуш. Шхуна Метеоръ, Корпуса Ко-

рабельныхъ Инженеровъ Поручикомъ Мельниковымъ.

Длина Шхуны по Опоръ-деку	99 ф.	6 д.
—килю.....	81 —	—
Ширина у брейтлейна безъ обшивки.....	25 —	—
Глубина отъ киля до верхней грани Опоръ-декъ-бимса у борта.....	11 —	4—
Въ полномъ грузу должно углубиться: Ахтеръ-штевню.	16 —	2—
Форъ-штевню...	7 —	10—
По спускѣ на воду, съ полозьями, имѣя баласта 800 пудъ, углубились: Ахтеръ-штевень.	11 —	—
Форъ-штевень ..	6 —	6 —

Сія Шхуна заложена 6го Ноября 1835го, спущена 6го Маія 1836 года.

Транспортъ Печора, въ 300 тоновъ, Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ Кондукторомъ 1го класса, Василіемъ Комаровымъ.

Длина Транспорта по Опоръ-деку.....	112 ф.	—д.
по килю.	102 —	—

Ширина у брейтлейна безъ обшивки ..... 28 Ф. д.

Глубина отъ киля до верхней грани Оперъ-декъ бимса у борта..... 18 — 8 —

Въ полномъ грузу должно углубиться: Ахтеръ-штевню.. 14 — 1 —

Форъ-штевню.... 12 — 8 —

По спускѣ на воду, съ полозьями, имѣя баласта 750 пудъ, углубились: Ахтеръ-штевень... 8 — 8½ —

Форъ-штевень..... 6 — 3½ —

Сей Транспортъ заложенъ 6го Ноября 1835го, спущенъ 6го Маія 1836го года.

Генваря 28го 1836го года скончался Вице-Адмиралъ Максимъ Петровичъ Коробка.-- Въ 1773мъ году онъ опредѣленъ въ Морской Кадетскій Корпусъ Кадетомъ, въ 1775мъ произведенъ въ Гардемарины и съ сего времени каждый годъ былъ въ морѣ; въ 1778мъ пожалованъ въ Мичмана; въ 1779мъ ходилъ до Бѣлаго моря на эскадрѣ Контръ-Адмирала Хметевскаго для поиска надъ каперами, и въ Октябрѣ того же года возвратился въ Кронштатъ; въ 1780мъ произведенъ

въ Лейтенанты; въ 1781мъ на Кораблѣ Викторѣ, подъ начальствомъ Капитанъ-Лейтенанта Ушакова (бывшаго потомъ извѣстнаго Адмирала), находился въ Средиземномъ морѣ, эскадра зимовала въ Ливорнѣ, и на другой годъ возвратилась въ Кронштатъ; въ 1783мъ опредѣленъ въ Морской Кадетскій Корпусъ Капитанъ-Порутчикомъ; въ 1784мъ за произведеніе въ Карлскронѣ промѣра и описи, удостоенъ изъявленія Высочайшаго благоволенія; въ 1788го произведенъ Капитанъ Лейтенантомъ и назначенъ Командиромъ судна Тарухтана, въ эскадрѣ отправляемой въ Средиземное море. По неожиданной войнѣ съ Швеціею, сія эскадра осталась въ Балтійскомъ морѣ и Капитанъ-Лейтенантъ Коробка находился при Адміралѣ Грейгѣ въ сраженіи у острова Гогланда; въ 1789мъ году на Кораблѣ Ростиславѣ подъ флагомъ Адмирала Чичагова въ сраженіи у острова Эланда; въ 1790мъ изъ Ревеля отправленъ съ повелѣніями къ Вице-Адмиралу Крузу, который съ эскадрою подъ его Начальствомъ шелъ изъ Кронштата; Капитанъ-Лейтенантъ Коробка на Кораблѣ 12ти Апостоловъ, подъ

флагомъ Вице-Адмирала Сухотина, былъ въ проекрашномъ сраженіи у Красной Горки; съ раненымъ Вице-Адмираломъ Сухотинымъ и съ донесеніемъ къ Императрицѣ отправленъ въ Петербургъ, потомъ въ Выборгскую Губу и былъ при прорывѣ Шведскаго флота изъ сей Губы; за отличіе въ проекрашномъ сраженіи награжденъ золотою шпагою съ надписью за храбрость. Съ 1791го года находился въ Морскомъ Корпусѣ Капитаномъ, въ 1796мъ за отличную службу пожалованъ въ Капитаны 2го ранга и Корпуса Маіоромъ, въ 1797мъ получилъ Орденъ Св. Анны 2й степени, въ 1798мъ пожалованъ въ Капитаны 1го ранга; въ 1800мъ за усердіе къ службѣ и за исправность Корабля во время эволюціи, награжденъ Орденомъ Св. Іоанна Іерусалимскаго; въ 1802мъ, за выслуженіе положеннаго числа кампаній получилъ Орденъ Св. Георгія 4го класса; въ 1804мъ произведенъ въ Капитанъ Командоры, и въ томъ же году по Высочайшему повелѣнію опредѣленъ Директоромъ Штурманскаго Училища Балтійскихъ флотовъ; въ 1805мъ за управленіе симъ Училищемъ, при Высочайшемъ рескриптѣ получилъ брилліан-

товый перстень; въ 1807мъ пожалованъ въ Контръ-Адмиралы. Въ 1809мъ году во время войны съ Англіею, командовалъ шестью плавучими баттареями и 52мя канонирскими лодками; въ 1812мъ начальствуя эскадрою изъ трехъ Кораблей крейсеровалъ до Сескара, потомъ отправился къ берегамъ Великобританіи и возвратился въ Октябрѣ мѣсяцѣ 1813го года. Въ 1815мъ за выслугу 35ти лѣтъ въ Офицерскомъ чинѣ пожалованъ Орденомъ Св. Владиміра 4ой степени; въ 1824мъ Вице-Адмираломъ. Будучи Флотскимъ въ Кронштатѣ Начальникомъ, съ Маія мѣсяца 1826го до Марта 1827го года исправлялъ должность Главнаго Командира и Военнаго Губернатора Кронштатскаго порта и получилъ аренду въ 2500 рублей серебромъ въ годъ; потомъ для излѣченія болѣзни уволенъ въ отпускъ съ получаемымъ содержаніемъ, и находясь въ отпуску скончался. Максимъ Петровичъ Коробка сдѣлалъ 27 кампаній; имѣлъ знакъ отличія безпорочной службы за 50 лѣтъ, скончался на 73мъ годѣ.

Апрѣля 23го 1836го года скончался Контръ Адмиралъ Дмитрій Дмитріевичъ Челѣевъ, Командиръ Астраханскаго порта и Каспійской Флотиліи. Въ 1785мъ году онъ опредѣленъ въ Морской Кадетскій Корпусъ кадетомъ, въ 1788мъ произведенъ въ Гардемарины, въ 1789мъ въ Мичмана; въ семъ же году на Фрегатѣ подъ командою Капитанъ-Лейтенанта Панафидина былъ въ сраженіи съ Шведскимъ гребнымъ флотомъ; въ 1790, въ Выборгской бухтѣ при прорывѣ Шведскаго флота. Въ 1793мъ году, произведенъ въ Лейтенанты, командовалъ двумя канонирскими лодками для описи шхеръ отъ Роченсальма до острова Коунисара; въ 1794мъ былъ командиромъ на Брантвахтѣ въ Фридрихсгамѣ; въ 1795мъ и 1796мъ на Голетѣ въ крейерствѣ у границъ Швеціи, въ 1797мъ командуя Транспортомъ, ходилъ отъ Кронштата до Ревеля и обратно; съ 1798го до 1803го года былъ въ Бѣломъ морѣ, для описи береговъ и промѣра; въ 1804мъ переведенъ въ Каспійскую флотилію, въ 1805мъ начальствуя военнымъ Шхоутомъ Св. Владиміръ, пошелъ отъ Астрахани къ Персидскимъ берегамъ, былъ при блокадѣ города Баку и при

выходѣ десантнаго войска на берегъ для взятія укрѣпленія; въ семъ же году пожалованъ въ Капитанъ Лейтенанты, и потомъ каждый годъ ходилъ къ Персидскимъ берегамъ; въ 1809^мъ, за выслугу положенныхъ кампаній получилъ орденъ Св. Георгія 4^го класса; въ томъ же году во время осады Талышинскаго Ханства, войсками Бабахана, начальствовалъ эскадрою изъ судовъ Каспійской флотиліи для отраженія непріятеля при Ленкоранѣ, за что изъявлено Высочайшее благоволеніе. Въ 1811^мъ году произведенъ въ Капитаны 2^го ранга; съ 1817^го до 1820^го года, по Высочайшему повелѣнію присутствовалъ Членомъ Провіантскаго Комитета, учрежденнаго въ Астрахани для перевоза провіанта, къ войскамъ расположеннымъ на линіи и въ портахъ отъ Персіи завоеванныхъ, и за особенное стараніе, усердіе и безкорыстность удостоенъ Высочайшаго благоволенія, получилъ подарокъ бриллiантовый перстень; въ 1820^мъ, произведенъ въ Капитаны 1^го ранга, назначенъ Командиромъ 7^го Флотскаго экипажа, состоящаго въ Свеаборгѣ; въ семъ же году по представленію Главнокомандующаго въ Грузіи

Генерала Ермолова, получилъ Орденъ Св. Владиміра 3ей степени; въ 1824мъ по Высочайшему повелѣнію опредѣленъ Командиромъ 45го Флотскаго экипажа находящагося въ Астрахани; въ 1827мъ пожалованъ въ Контръ Адмиралы и назначенъ Капитаномъ надъ портомъ въ С. Петербургѣ, и вскорѣ потомъ Начальникомъ состоящей въ Кронштатѣ 2й бригады 3ей флотской дивизіи. Въ 1828мъ году, по Высочайшему повелѣнію отправился въ городъ Архангельскъ для привода строившихся въ семъ портѣ двухъ Кораблей и одного Трансporта; въ Іюлѣ мѣсяцѣ 1829го съ симъ отрядомъ пошелъ отъ города Архангельска, 12го Сентября прибылъ на Кронштатскій рейдъ, и того же дня по Высочайшему приказанію снялся съ якоря, соединился съ эскадрою Контръ-Адмирала Гамельтона, съ которою и пришелъ обратно на Кронштатскій рейдъ, гдѣ расположась по диспозиціи, принялъ начальство надъ 3ею дивизію, перенесъ свой Флагъ на 84хъ пушечный Корабль Кронштатъ, стоялъ на рейдѣ до Высочайшаго смотра Флота Государемъ Императоромъ, 5го Октября; въ томъ же 1829мъ году по Высочайшему пове-

лѣнію назначенъ командующимъ Астраханскимъ портомъ и Каспійскою флотиліею, и исполнялъ сію должность до кончины. Дмитрій Дмитріевичь Челѣевъ всѣхъ кампаній на морѣ сдѣлалъ 24; имѣлъ знакъ отличія безпорочной службы за 45 лѣтъ, скончался 62хъ лѣтъ.

Іюня 14го 1836го года скончался Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ Генералъ-Маіоръ Алексѣй Васильевичь Зенковъ.—Въ 1790 году онъ опредѣленъ къ С. Петербургскому Адмиралтейству въ корабельные ученики; въ 1791мъ поступилъ въ ученики 2го класса; въ 1794мъ для пріобрѣтенія большихъ познаній въ Кораблестроеніи, посланъ въ Англію и за успѣхи получилъ въ награду отъ Императора Павла Iго, въ разное время 225 фунтовъ Стерлинговъ. Въ 1799мъ году произведенъ въ Корабельные подмастерьи 14го класса; былъ въ кампаніи отъ Англійскихъ береговъ до Гельвоетъ-Слюза. По возвращеніи въ Россію въ 1801мъ году находился въ С. Петербургѣ; въ 1803мъ за исправленіе Яхты Роченсальмъ получилъ отъ Его Императорскаго Высочества Цесаревича зо-

лотую табатерку; въ 1805мъ произведенъ въ 12й классъ и посланъ въ Кронштатъ; въ 1807мъ за труды и успѣшность въ производствѣ работъ по случаю пріуготовленія судовъ въ кампанію, пожалована золотая табатерка; въ 1808мъ, произведенъ въ 9й классъ, и того же года въ Корабельные Мастера и въ 8ой классъ; въ 1811мъ построилъ 20ти пушечный Бригъ Фениксъ. Въ теченіи 1813го года въ Свеаборгѣ произвелъ починку ста разныхъ судовъ, въ томъ числѣ килеваніе 74хъ пушечнаго Корабля Принцъ Густава; въ 1819мъ, построилъ 16ти пушечный Бригъ Ахиллесъ, и за ревностную службу получилъ Орденъ Св. Владиміра 4ой степени; въ 1820мъ году пожалованъ въ 7ый классъ; въ 1826мъ, переименованъ въ Корабельные Инженеръ Подполковники; въ 1828мъ, за отличіе по службѣ произведенъ въ Полковники; построилъ 2хъ пушечную Канонирскую лодку, 20ти пушечный Бригъ, который названъ Фениксъ также какъ построенный въ 1811мъ году, 14ти пушечную Шхуну Радугу, и шимбировалъ 84хъ пушечный Корабль Фершампенуазъ; въ 1827мъ, шимбировалъ 84хъ пушечный Корабль Кронштатъ; за от-

личное производство работъ Высочайшимъ приказомъ изъявлено особенное Монаршее благоволеніе, а за сочиненіе книги подъ названіемъ, *Прибавленіе объ искуствѣ дѣлапія мачтъ-макерскихъ вещей*, пожалованъ бриліантовый перстень. Въ 1829мъ году за ревностную службу и успѣшные труды по кораблестроенію получилъ Орденъ Св. Анны 2й степени; въ 1832мъ тотъ же Орденъ Императорскою Короною украшенный, за дѣятельность и труды при исправленіи судовъ. Въ 1833мъ произвелъ шимбированіе 44хъ пушечныхъ Фрегатовъ, Ольги и Маріи; въ 1834мъ Корабль Александръ Невскій передѣлалъ въ Фрегатъ и за отличіе по службѣ произведенъ въ Генералъ-Маіоры; въ 1835мъ году, перешимбировалъ Корабль Великій-Князь Михаилъ, Бриги Усердіе и Охта, построилъ Лоцъ-судно Тритонъ и пріуготовлялъ какъ во всѣ предшедшіе годы суда къ кампаніи назначенныя.—Скончался 62хъ лѣтъ, имѣлъ знакъ отличія безпорочной службы за 30ть лѣтъ.

20го Августа 1836го года, скончался Контръ-Адмиралъ Иванъ Семеновичъ Скаловскій.—Въ службу вступилъ 1791го года Гардемариномъ, въ 1793мъ произведенъ въ Мичмана и до 1798го ходилъ ежегодно въ море въ разные Черноморскіе порты; въ 1798мъ на Кораблѣ Марія Магдалина подъ командою Капитана 2го ранга Тимченка пошелъ въ Константинополь и въ Архипелагъ; въ 1799мъ на томъ же Кораблѣ въ Корфу, въ Мессину и Неаполь; былъ въ сраженіи противу Французскаго Корабля и при штурмѣ острова Видо; въ 1801мъ произведенъ въ Лейтенанты. Въ 1802мъ и 1803мъ годахъ находился при берегѣ въ Николаевѣ и въ Херсонѣ; въ 1804мъ все лѣто и до глубокой осени былъ въ кампаніи на Кораблѣ Правомъ. Въ 1805мъ командуя Бригомъ Александръ, ходилъ въ Корфу, Бокоди-Кашаро и въ крейсерство около береговъ Далмаціи; въ 1806мъ при островѣ Брацо былъ въ сраженіи противъ четырехъ Французскихъ Канонирскихъ лодокъ, за что Всемилостивѣйше награжденъ орденомъ Св. Георгія 4го класса; до 1809 года находился на Венеціянскомъ рейдѣ, и когда суда

нашей эскадры уступлены Французскому Правительству, въ 1810мъ году возвратился сухимъ путемъ въ Россію и прибылъ въ Николаевъ; въ семъ году пожалованъ въ Капитанъ-Лейтенанты; съ 1811го по 1814й годъ, Командуя Транспортомъ Ріонъ, ходилъ въ разные порты Чернаго моря; въ 1815мъ начальствуя Фрегатомъ Воинъ, занималъ на Севастопольскомъ рейдѣ военно-брантвахтенный постъ. Въ 1816мъ и 1817мъ годахъ, находился при берегѣ въ Севастополѣ; въ началѣ 1818го былъ на Кораблѣ Бріенъ подъ командою Капитана 2го ранга Сальти, потомъ на Транспортѣ Ріонѣ командиромъ ходилъ изъ Севастополя до Глубокой пристани и обратно; въ 1819мъ и 1820мъ начальствуя Фрегатомъ Евстафій, былъ въ морѣ съ эскадрою для практики; въ 1821мъ произведенъ въ Капитаны 2го ранга; въ 1822мъ на томъ же Фрегатѣ Евстафій съ эскадрою былъ въ морѣ для практики; въ 1823мъ въ Николаевѣ при берегѣ, командовалъ Кораблемъ Парменъ и 44мъ Флотскимъ экипажемъ (нынѣ 38); въ 1825мъ за доведеніе сего экипажа до отличнаго противъ другихъ состоянія, объявлено Высо-

чайшее удовольствіе и Всемилостивѣйше пожалованъ орденъ Св. Анны 2й степени; въ 1826мъ произведенъ въ Капитаны 1го ранга, и командуя тѣмъ же Кораблемъ Парменъ ходилъ въ Черномъ морѣ въ эскадрѣ Контръ-Адмирала Мессера, для практики. Въ 1828мъ году въ войну съ Турціею, на томъ же Кораблѣ съ Флотомъ былъ подъ крѣпостію Анапа, и Маія 7го, 12го, 14го и съ 17го по 22е находился въ сраженіи; по взятіи крѣпости отправился къ мѣстечку Коварнѣ и къ крѣпости Варнѣ, потомъ для доставленія больныхъ и раненыхъ въ Одессу. За отличіе при осадѣ крѣпости Анапы, Всемилостивѣйше пожалованъ золотою саблею съ надписью за храбрость, и за отличное исполненіе обязанностей во время дѣйствія противъ крѣпости Варны, пожалованъ орденомъ Св. Владиміра 3й степени. Въ 1829мъ ходилъ къ крѣпости Варнѣ, оттуда въ Сизополь, и съ 21го Апрѣля былъ въ крейсерствѣ отряднымъ Командиромъ девяти судовъ, для поиска надъ непріятелемъ. Маія 3го, 4го, и 5го въ дѣйствіи противъ крѣпости Пендеракліи, и за отличіе оказанное при созженіи подъ стѣнами сей крѣпости

60ти пушечнаго Турецкаго Корабля и истребленія въ Шили судовъ, Всемилостивѣйше пожалованъ въ Контръ-Адмиралы и назначенъ Командиромъ 3й Бригады Черноморскаго флота; потомъ находился при берегахъ Румеліи, стоялъ съ Флотомъ на Сизопольскомъ рейдѣ, и съ 9го Октября, по отбытіи Адмирала Грейга, остался при Сизополѣ Командиромъ эскадры, съ которою возвратился 9го Февраля 1830го въ Севастополь; въ семъ году переведенъ по Высочайшему повелѣнію въ Балтійскій Флотъ Командиромъ 1й Бригады 3й Флотской Дивизіи находящейся въ Кронштатѣ, куда и прибылъ сухимъ путемъ въ Октябрѣ мѣсяцѣ. Въ 1831мъ на Кораблѣ Полтава, начальствуя эскадрою состоящею изъ одиннадцати судовъ, ходилъ въ Балтійскомъ морѣ между островами Дагерортомъ и Готландомъ, и обратно въ Ревель; въ 1832мъ на томъ же Кораблѣ Полтава командовалъ Арріергардомъ подъ Начальствомъ Вице-Адмирала Гамельтона, въ плаваніи до острова Борнгольма и обратно въ Кронштатъ; въ 1833мъ былъ въ Кронштатѣ при берегѣ. Въ 1834мъ году переведенъ въ Черноморскій

Флотъ Командиромъ 3й Бригады 4й Флотской Дивизіи находящейся въ Севастополѣ; по прибытіи въ сей портъ пошелъ въ море на Кораблѣ Чесмѣ, начальствуя второю практическою эскадрою состоящею изъ трехъ Кораблей и четырехъ Фрегатовъ. Съ 8го Октября 1835го года по 22е Маія 1836го былъ въ крейсерствѣ у Абхазскихъ береговъ, на Фрегатѣ Эривань, начальствуя отрядомъ судовъ Абхазской Экспедиціи; съ сего времени до кончины находился въ Севастополѣ при берегѣ Командиромъ той же Бригады.—Иванъ Семеновичь Сколовскій, всѣхъ кампаній на морѣ сдѣлалъ 31, имѣлъ знакъ отличія безпорочной службы за 10 лѣтъ, скончался на 60мъ году.

2го Октября 1836го года Комитетъ лишился Почетнаго Члена, Статскаго Совѣтника и ордена Св. Анны 2ой степени кавалера, Якова Дмитріевича Захарова, Ординарнаго Академика Императорской Академіи Наукъ по части общей Химіи, Дѣйствительнаго члена Императорской Россійской Академіи и Императорскаго Вольнаго Экономи-

ческаго Общества; онъ родился въ С. Петербургѣ 3го Октября 1765го года и обучался въ Академической Гимназіи съ 1773го по 1784ой годъ, въ которомъ удостоенъ степени студента. Въ 1785мъ году отправленъ на казенный счетъ въ Геттингенъ для окончанія наукъ, и возвратясь въ Россію въ 1789мъ году, сдѣлался извѣстнымъ Академіи Наукъ изданіемъ записки, о сродствѣ кислотъ съ другими тѣлами. Въ 1790мъ году, Академія приняла его въ число своихъ членовъ въ званіи Адъюнкта; въ 1795мъ Г. Захаровъ произведенъ въ Экстраординарные и въ 1798мъ въ Ординарные Академики. Многія сочиненія, напечатанныя въ запискахъ, изданныхъ отъ Академіи на Русскомъ языкѣ, и въ Технологическомъ журналѣ, доказываютъ особенныя его способности къ изобрѣтенію, и имъ изобрѣтены разные болѣе и менѣе замысловатые приборы для химическихъ дѣйствій. Въ 1800мъ году, Императорская Россійская Академія и Императорское Вольное Экономическое Общество избрали Гна. Захарова въ свои Члены; въ 1803мъ онъ пожалованъ въ Коллежскіе Совѣтники, въ 1806мъ въ Статскіе Совѣтники. Въ члены Комитета правле-

нія Императорской Академіи Наукъ избранъ былъ три раза, на двугодичныя служенія. Въ 1804мъ году поднимался съ извѣстнымъ Робертсономъ на воздушномъ шарѣ, принадлежащемъ сему физику, который предложилъ совершить воздухоплаваніе, посвященное единственно наукамъ, съ условіемъ, чтобы Академія Наукъ приняла на свой счетъ издержки наполненія шара и назначила какіе опыты должны произвестіи въ высшихъ слояхъ атмосферы. Г. г. Робертсонъ и Захаровъ поднялись на воздухъ 30го Іюня того же года, въ четверть осьмаго часа по полудни, изъ сада 1го Кадетскаго Корпуса, и спустились за Гатчиною въ три четверти одиннадцатаго. Донесеніе Академіи о семъ воздухоплаваніи, тогда же напечатано. Въ 1824мъ году Г. Захаровъ избранъ въ Почетные члены Государственнаго Адмиралтейскаго Департамента, по препорученію коего разсматривалъ нѣкоторые проэкты и инструменты, и излагалъ свое мнѣніе. При закрытіи Департамента въ 1827мъ году назначенъ Почетнымъ членомъ Ученаго Комитета Морскаго Штаба Его Императорскаго Величества. Съ 1835го года испол-

нилъ въ Россійской Академіи должности: Члена Домостроительнаго Комитета и Казначея; скончался на 71мъ году.

7го Генваря сего 1837го года скончался Вице-Адмиралъ, Членъ Морскго Генералъ-Аудиторіата Ѳома Васильевичь Кандлерь. Въ 1788мъ году вступилъ изъ Англійской службы во Флотъ Лейтенантомъ, въ 1789мъ на Кораблѣ Князь Владиміръ подъ командою Бригадира Кирѣевскаго, между Гошландомъ и Борнгольмомъ находился въ сраженіи съ Шведскимъ флотомъ; въ 1790мъ на Кораблѣ Петронь-меня подъ Начальствомъ Капитана 1го ранга Травнина въ проекрашномъ сраженіи съ Шведскимъ Флотомъ у Красной горки и при прорывѣ въ Выборгской губѣ; въ 1791мъ и 1792мъ ходилъ въ море отъ Кронштата до Гошланда и обратно; въ 1793мъ при берегѣ въ Кронштатѣ Командиромъ Катера Счапливаго; въ 1794мъ отъ Кронштата до Ревеля и обратно, Командиромъ на Транспортѣ Обсерваторіи. Въ 1795мъ году былъ въ Англіи въ отпуску и по прибытіи нашей вспомогательной эскадры, подъ начальствомъ Вице-Адмирала Ха-

ныкова опредѣленъ на Фрегатъ Рафаилъ подъ командою Капитанъ-Лейтенанта Урлиха; въ 1796мъ ходилъ изъ Англіи до Копенгагена и обратно въ Англію; въ 1797мъ на Фрегатѣ Нарва подъ начальствомъ Капитана 2го ранга Трескина, прибылъ въ Кронштатъ; въ 1798мъ на томъ же Фрегатѣ подъ командою Капитана 2го ранга Фонъ Моллера 1го отправился въ Англію, гдѣ и находился въ крейсерствѣ у Голландскихъ береговъ; въ 1799мъ на Кораблѣ Мстиславѣ также подъ начальствомъ Капитана Фонъ Моллера, былъ въ Гельдерѣ при взятіи Голландскаго флота, и получилъ орденъ Св. Анны 4й степени; въ томъ же году произведенъ въ Капитанъ-Лейтенанты; въ 1800мъ возвратился въ Кронштатъ; въ 1801мъ былъ при берегѣ на Кораблѣ Мстиславѣ подъ командою Капитана 1го ранга Муханова. Въ 1802мъ и 1803мъ годахъ находился въ С. Петербургѣ въ Провіантскомъ Правленіи Начальникомъ; въ 1804мъ на Кораблѣ Елена подъ Начальствомъ Капитана 2го ранга Быченскаго, изъ Кронштата отправился въ Корфу, отшуда въ 1806мъ году въ Адріатическое море, гдѣ находился по 23°

Апрѣля 1807го года; потомъ на семъ же Кораблѣ съ эскадрою пошелъ въ Архипелагъ и Маія 10го былъ въ сраженіи съ Турецкимъ Флотомъ, при островѣ Лемносѣ, послѣ сего подъ Начальствомъ Контръ-Адмирала Грейга въ проливѣ Монто-Санто, гдѣ сожжены одинъ Турецкій Корабль и два Фрегата. За отличіе въ сраженіи съ Турецкимъ Флотомъ при островѣ Лемносѣ 19го Іюня 1807 года получилъ золотую шпагу съ надписью за храбрость, и въ томъ же году Орденъ Св. Георгія 4го класса за выслуженіе на морѣ 18ти шестимѣсячныхъ кампаній; съ 1808го по 1812й годъ, по причинѣ разрыва съ Англіею находился въ Москвѣ не бывъ выключенъ изъ службы, и въ 1810мъ произведенъ въ Капитаны 2го ранга. Въ 1812мъ году по прибытіи въ Кронштатъ поступилъ въ Гребной Флотъ, Флагъ-Капитаномъ при Контръ-Адміралѣ Фонъ Моллерѣ 2мъ, ходилъ въ Свеаборгъ, Ригу и за отличіе при содѣйствіи сухопутнымъ войскамъ въ сраженіе съ Французами близъ Риги, получилъ Орденъ Св. Анны вшорой степени; потомъ въ эскадрѣ Вице-Адмирала Крона, на Кораблѣ Непронь-меня

подъ командою Капитана 1го ранга Мишкова, былъ въ Англіи; послѣ сего на Фрегатѣ Свеаборгѣ и Кораблѣ Храбромъ при Адмиралѣ Тетѣ Флагъ-Капитаномъ и исправлялъ должность переводчика; въ 1813мъ на томъ же Кораблѣ въ Англіи, въ слѣдующій 1814й годъ ходилъ къ берегамъ Франціи въ Шербургъ, и возвратился въ Кронштатъ; въ 1815мъ въ Кронштатѣ при берегѣ, Командиромъ 100 пуш. Корабля Ростислава; въ 1816мъ произведенъ въ Капитаны 1го ранга, и командуя Фрегатомъ Архипелагъ находился въ крейсерствѣ въ Балтійскомъ морѣ. Въ 1817мъ году начальствуя Фрегатомъ Патрикій ходилъ въ Каттегатъ, и обратно въ Кронштатъ; въ 1818мъ командуя Кораблемъ Орелъ былъ въ маневрахъ у Красной Горки; Въ 1819мъ на томъ же Кораблѣ ходилъ къ Дагерорту, въ Ревель, въ Свеаборгъ и обратно въ Ревель для привезенія десантныхъ войскъ, и потомъ вторично въ крейсерствѣ до 18го Августа. Въ 1820мъ и 1821мъ годахъ командовалъ 23мъ Флотскимъ Экипажемъ въ Кронштатѣ, и отправился берегомъ къ городу Архангельску; въ 1822мъ начальствуя Кораб-

лемъ Сысой Великій отъ города Архангельска пришелъ въ Кронштатъ, и въ воздаяніе отлично усердной службы и искуства въ мореплаваніи, Всемилостивѣйше пожалованъ Алмазными украшеніями Ордена Св. Анны 2й степени. Въ 1824мъ произведенъ въ Капитанъ Командоры и за выслугу въ Офицерскомъ чинѣ 35ти лѣтъ, пожалованъ Орденомъ Св. Владиміра 4й степени; съ 1823го по 1825й годъ находился въ Кронштатѣ при берегѣ Командиромъ 23го Флотскаго Экипажа. Въ 1826мъ году Начальникомъ Гвардейскихъ и Корпусныхъ судовъ, между Кронштатомъ и Петербургомъ и за маневры въ присутствіи Его Императорскаго Величества изъявлено Монаршее благоволеніе; въ 1827мъ произведенъ въ Контръ-Адмиралы; въ 1828мъ и 1829мъ годахъ командовалъ находящимися въ Кронштатѣ 4ю и 2ю Бригадами; въ 1830мъ начальствуя отрядомъ судовъ 3й Дивизіи краснаго флага, ходилъ отъ Кронштата до Дагерорта и обратно въ Кронштатъ; въ 1831мъ Командиромъ отряда судовъ 1й Дивизіи синяго флага отъ Кронштата до Ревеля и обратно; въ 1832мъ начальствуя тѣмъ же отрядомъ въ эс-

кадрѣ Адмирала Крона, ходилъ отъ Кронштата до Борнгольма и зимовалъ въ Ревелѣ. Въ 1833^мъ году, Командиромъ того же отряда въ эскадрѣ Вице-Адмирала Графа Гейдена, крейсеровалъ отъ Ревеля до Готланда и зимовалъ въ Кронштатѣ; въ 1834^мъ, былъ Начальникомъ 2^й Бригады 1^й Флотской Дивизіи находящейся въ Кронштатѣ, въ семъ году пожалованъ Арендою на 12^ть лѣтъ по 1000 р. серебромъ въ годъ; въ 1835^мъ, произведенъ въ Вице-Адмиралы, въ 1836^мъ, назначенъ Членомъ Морскаго Генералъ - Аудиторіата. — Ѳома Васильевичъ Кандлеръ всѣхъ кампаній на морѣ сдѣлалъ 20^ть; скончался 73^хъ лѣтъ, имѣлъ знакъ отличія безпорочной службы за 40 лѣтъ.

Конецъ тринадцатой части.

ИСТОРИЧЕСКАЯ БИБЛІОТЕКА

ОПЕЧАТКИ.

Стран.	Строки	Напечатано	Должно быть
33.	съ верху 8—	изчезающихъ	изчезающимъ
67.	съ низу 10—	н	и
74.	съ верху 7—	въ глазу	въ глазѣ
89.	съ низу 14—	увидѣля	увидѣли
103.	съ верху 2—	было	былъ
142.	— ——— 1—	рукояшка	рукояшку
173.	— ——— 11—	Шлолы	Школы
181.	съ низу 10—	въ недавнихъ	въ недавнемъ
185.	съ верху 8—	любопытствомъ	любопытствомъ
196.	съ низу 9—	видѣмъ	видимъ
200.	— ——— 3—	острожностію	осторожностію
227.	съ верху 9—	пріобрѣнію	пріобрѣтенію
229.	— ——— 6—	имѣющихъ	имѣющимъ